



# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Roma, data del protocollo

OGGETTO: Legge 25 novembre 2024, n. 177 recante “*Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*”.

Prime disposizioni operative.

ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO

LORO SEDI

AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO PER LE PROVINCE AUTONOME

TRENTO- BOLZANO

ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA DELLA VALLE D’AOSTA

AOSTA

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

ROMA

AL MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Dipartimento mercato e tutela

ROMA

AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

Dipartimento per l’Amministrazione Penitenziaria

ROMA

AL DIPARTIMENTO PER L’AMMINISTRAZIONE GENERALE

PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL’AMMINISTRAZIONE CIVILE E

PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE

Direzione Centrale per l’Amministrazione Generale e le Prefetture

ROMA

AL COMANDO GENERALE DELL’ARMA DEI CARABINIERI

ROMA

AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

ROMA

ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA

LORO SEDI

AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE

LORO SEDI

AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA FERROVIARIA

LORO SEDI

AI CENTRI OPERATIVI PER LA SICUREZZA

CIBERNETICA-POLIZIA POSTALE

LORO SEDI

AI REPARTI MOBILI

LORO SEDI

AI REPARTI PREVENZIONE CRIMINE

LORO SEDI

AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO

CESENA

e, per conoscenza:

ALLA SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO DELLA

PUBBLICA SICUREZZA

ROMA



# *Ministero dell'Interno*

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
**DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA**  
**E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO**

Il 14 dicembre 2024 sono entrate in vigore le disposizioni della legge in oggetto che ha apportato molteplici modifiche al codice della strada e ad altre norme, nell'ambito di un generale progetto di revisione che prevede anche l'attuazione di un'ampia delega legislativa per incrementare la sicurezza stradale.

La novella ha interessato numerosi articoli del codice in diversi ambiti: infrastrutture, segnaletica, veicoli, condizioni per la guida, norme di comportamento, educazione stradale.

Ogni singola modifica, anche quella apparentemente marginale relativa a singole parole o concetti, dà avvio ad una semplificazione normativa e procedurale finalizzata ad incrementare la sicurezza stradale, attraverso l'azione sinergica di comportamenti umani corretti ed una maggiore sicurezza di infrastrutture e veicoli.

Per illustrare ciascuna delle modifiche apportate dalla legge sono state predisposte cinque schede illustrative tematiche, nelle quali vengono riportati in premessa i contenuti dei testi normativi interessati dalla novella, corredati da un approfondimento sulle tematiche di interesse per l'attività di controllo degli organi di polizia stradale:

1. modifiche al codice della strada, illustrate secondo l'ordine degli articoli del medesimo codice sui quali sono intervenute le modifiche (scheda 1);
2. modifiche all'art. 1, commi da 75 a 75-vicies-quinquies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, in tema di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (scheda 2);
3. modifiche al codice penale, in tema di abbandono di animali (scheda 3);
4. modifiche alla legge n. 286/2005, in tema di età minima per la guida di veicoli adibiti al trasporto di persone (scheda 4);
5. modifiche alla legge n. 689/1981, in tema di maggiorazione dell'importo della sanzione in caso di ritardato pagamento (scheda 5).

Il contenuto delle schede illustrative costituisce un'illustrazione generale delle modifiche, arricchita con le prime indicazioni utili all'uniforme applicazione delle stesse da parte degli organi di polizia stradale. Con successive integrazioni, che si fa riserva di far pervenire, potranno essere esaminati ulteriori aspetti operativi che potranno emergere a seguito dell'applicazione delle nuove disposizioni.

Attesa la complessità di talune tematiche e la previsione di numerosi provvedimenti che dovranno dare attuazione ad alcune disposizioni si suggerisce una particolare cautela nell'affrontare alcuni aspetti operativi, anche al fine di verificare, in una prima fase di attuazione, gli effetti delle norme sull'intero sistema. A tal fine, codesti Uffici vorranno comunicare eventuali casistiche particolari emerse sul territorio, meritevoli di approfondimenti.

\*\*\*\*\*

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di estendere il contenuto della presente ai Corpi e Servizi di Polizia Locale.

IL DIRETTORE CENTRALE  
Cortese

**MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

**Testo integrato** degli artt. 2, 3, 6, 7, 8, 16, 20, 25, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 56, 57, 68, 80, 80-bis, 84, 117, 120, 122, 125, 142, 143, 145, 147, 148, 150, 153, 154, 158, 173, 175, 176, 177, 182, 186, 187, 188, 193, 198, 201, 208, 218, 218-ter, 230 del D.lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultanti dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177 (di seguito solo legge), in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo normativo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta, nonché, un approfondimento sulle tematiche di interesse per l'attività di controllo degli organi di polizia stradale.

Art. 2

(Definizione e classificazione delle strade)

(Commi 1/2 omissis)

(Comma 3 lettere A-E omissis)

E-bis. Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, ~~con banchine pavimentate e marciapiedi~~, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ~~ed orizzontale~~, con priorità per i velocipedi.

(Commi 4/10-bis omissis)

Con la modifica dell'art. 2, comma 3, lettera e-bis), viene ridefinita la strada urbana ciclabile, che perde tra i suoi requisiti le banchine pavimentate e i marciapiedi. Inoltre, non è più necessario che la strada urbana ciclabile sia definita da segnaletica orizzontale, essendo sufficiente solo quella verticale.

Art. 3

(Definizioni stradali e di traffico)

(Comma 1, numeri 1) -7) omissis)

**Comma 1, numero 7-bis) ABROGATO**

(Comma 1, numeri 8) -12) omissis)

Comma 1, numero 12-bis) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, **idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile.**

Comma 1, numero 12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata **di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli;**

(Comma 1, numeri 13) -53) omissis)

Comma 1, numero 53-bis) Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, **conducenti di ciclomotori e di motocicli** e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

(Comma 1, numero 54) omissis)

**Comma 1, numero 54-bis) ZONA CICLABILE: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine.**

(Comma 1, numero 55) omissis)

**Comma 1, numero 55-bis) ZONA DI ATTESTAMENTO CICLABILE: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera.**

(Comma 1, numero 56) - 58-bis) omissis)

(Comma 2 omissis)

Viene abrogata la definizione di *casa avanzata* del n. 7-bis), che assume la nuova denominazione di *zona di attestamento ciclabile*, riportata nel nuovo n. 55-bis) dello stesso comma 1. la modalità d'uso della stessa trova la propria disciplina nelle modifiche degli artt. 7, 40, 143 e 154.

Con la modifica del comma 1, nn. 12-bis), e 12-ter), vengono ridefinite le denominazioni di *corsia ciclabile* e *corsia ciclabile per doppio senso ciclabile* al fine semplificarne i requisiti definitivi. L'art. 15, comma 2, della legge<sup>1</sup> demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione delle condizioni per la realizzazione delle corsie ciclabili, nonché della relativa segnaletica.

Con la modifica del comma 1, n. 53-bis), si includono tra gli utenti vulnerabili anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli, allineando la normativa italiana a quella comunitaria.

Viene, poi, inserito il n. 54-bis), che contiene la definizione di *zona ciclabile* Le nuove definizioni, ad eccezione di quelle per le quali non siano già previsti decreti ministeriali attuativi, richiederanno modifiche delle norme regolamentari per la definizione della relativa disciplina e della segnaletica.

## Art. 6

(Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)

(Commi 1/1-quinquies omissis)

**Comma 1-sexies. Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applica alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, né alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome**

<sup>1</sup> Si riporta il testo dell'art. 15, comma 2, della legge: "Le condizioni per la realizzazione della "Corsia ciclabile" di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-bis), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, nonché la relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

**di Trento e Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentito il Prefetto o i Prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale. Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili con un preavviso di almeno tre mesi rispetto all'entrata in vigore, e che i siti istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g).**

(Commi 2/6 omissis)

Comma 7. Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario **ovvero al Presidente dell'Autorità di sistema portuale ove istituita**, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.

Comma 8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, **1-sexies** e 4, lettere a) e b) possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili, o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. **L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni, possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.**

(Commi 9/12 omissis)

**Comma 12-bis. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1-sexies, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.**

(Commi 13/15 omissis)

Con l'introduzione del comma 1-sexies, si consente alle Regioni, alle Province autonome di Trento e Bolzano e agli enti proprietari o gestori delle strade, per esigenze straordinarie connesse alla tutela di ambiti di particolare rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica, di istituire zone a traffico limitato territoriali (ZTLT) per periodi non superiori a cinque mesi. Tale possibilità è vincolata alla preventiva richiesta di parere alle Prefetture competenti, limitatamente agli aspetti di sicurezza stradale. La nuova limitazione non è applicabile sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, né alle strade urbane in cui sia già vigente una ZTL più restrittiva.

L'istituzione della ZTLT è comunque subordinata alla preventiva definizione della perimetrazione e dei criteri delle zone a traffico limitato territoriali che la norma attribuisce alla competenza delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano.

La novella richiama, inoltre l'art. 201, comma 1-bis, lettera g), prevedendo, di fatto, la possibilità di accertare da remoto la violazione del divieto di accesso alle predette zone attraverso i dispositivi automatici per il controllo degli accessi nelle ZTL.

La modifica del comma 8 consente di estendere il previgente meccanismo dei permessi e delle deroghe anche alle nuove limitazioni del comma 1-sexies, prevedendo un divieto di onerosità degli accessi delle categorie autorizzate, applicabile a tutte le ZTL.

Infine, il nuovo comma 12-bis introduce una specifica sanzione per la violazione ai divieti di accesso alle ZTL di cui al comma 1-sexies.

Per le modalità di applicazione dell'istituto del cumulo giuridico alle violazioni di cui al nuovo comma 1-sexies si rinvia al contenuto delle modifiche dell'art. 198.

Le ZTLT devono essere segnalate con appositi cartelli stradali, fatta salva l'ipotesi in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili con un preavviso di almeno tre mesi. Di ciò occorre tenere conto in sede di applicazione delle sanzioni.

Art. 7

(Definizioni stradali e di traffico)

(Comma 1, lettera a) omissis)

Comma 1, lettera b) **limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e della tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite della presente disposizione, nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni;**

(Comma 1, lettera c) omissis)

(Comma 1, lettera d), numero 1/3 omissis)

Comma 1, lettera d), numero 4) dei veicoli elettrici **o alla ricarica di tali veicoli;**

Comma 1, lettera d), numero 5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;

(Comma 1, lettera d), numeri 6) e 7) omissis)

(Comma 1, lettera e) omissis)

Comma 1, lettera f) **stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le modalità di riscossione del pagamento, e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione**

**e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe.**

Comma 1, lettera g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di **merci**;

(Comma 1, lettera h) omissis)

Comma 1, lettera i) riservare strade **o singole corsie** alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

Comma 1, lettera i-bis) **consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili;**

**Comma 1, lettera i-ter) ABROGATA**

**Comma 1, lettera i-quater) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile.**

(Commi 2/4 omissis)

**Comma 5 ABROGATO**

Comma 6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. **Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriera o altri dispositivi mobili.**

(Comma 7 omissis)

Comma 8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. **Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio.** Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari

(Commi 9/10 omissis)

**Comma 10-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera b, in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno 24 ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.**

(Commi 11e11-bis omissis)

**Comma 11-ter. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico, e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.**

(Commi 12e13-bis omissis)

**Comma 14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi disposti al quarto periodo per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi di cui al quarto periodo.**

**Comma 14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione.**

**Comma 14-ter. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:**

**a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa non si applica alcuna sanzione;**

**b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;**

**c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.**

**Comma 14-quater. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.**

**Comma 15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dai casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la**



**violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:**

**a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa non si applica alcuna sanzione;**

**b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;**

**c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.**

**Comma 15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, nei modi e secondo le disposizioni indicate nel quinto periodo del medesimo comma.**

(Comma 15-bis omissis)

## 1. ZTL

Con la modifica del comma 1, lettera b), si interviene sulle procedure per l'applicazione delle misure di limitazione del traffico per ragioni di inquinamento, prevedendo che tali misure possano essere adottate solo se ricorrono congiuntamente esigenze legate alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla tutela del patrimonio storico e culturale, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza. La norma rimanda ad un decreto interministeriale l'individuazione delle tipologie di Comuni nei quali possono essere adottate tali misure, e delle categorie dei veicoli che rimangono esclusi dalle limitazioni in argomento.

## 2. SOSTA RISERVATA

Con la modifica del comma 1, lettera d), numero 4), viene introdotta la possibilità di riservare stalli dedicati non solo alla sosta dei veicoli elettrici, ma anche alla sosta finalizzata alla loro ricarica. La norma colma la lacuna che si era creata a seguito della recente modifica dell'art. 158, che aveva istituito alla lett. h-ter) il divieto di sosta negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici in mancanza di una corrispondente possibilità di stabilire la relativa riserva.

Le modifiche del comma 1, lettera d), numero 5), e del comma 1, lettera g), ridefiniscono la riserva della sosta di alcuni veicoli in determinate circostanze che, nella precedente formulazione introdotta dal decreto legge 121/2021, aveva criticità interpretative ed applicative. Le nuove disposizioni consentono di riservare spazi per la sosta dei veicoli della categoria N (autocarri) solo per il carico e scarico delle merci e non più di cose diverse da queste (come bagagli o simili)<sup>2</sup>; mentre per tutti gli altri veicoli, la riserva può essere istituita per il carico e lo scarico di qualsiasi oggetto, nonché per la salita e la discesa dei passeggeri, ma solo in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti<sup>3</sup>.

## 3. AREE DI SOSTA A PAGAMENTO

Con la modifica del comma 1, lettera f), si ridefiniscono le prerogative dei Comuni che possono prevedere aree destinate alla sosta a pagamento non solo nelle aree di parcheggio (quindi fuori dalla carreggiata), ma anche nelle fasce di sosta laterale della strada. Le nuove disposizioni hanno lo scopo

<sup>2</sup> Art. 7, comma 1, lett. g).

<sup>3</sup> Art. 7, comma 1, lett. d) n. 5).

di uniformare sul territorio nazionale le disposizioni che i Comuni possono adottare in materia, attraverso una deregolamentazione che demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione delle:

- modalità di riscossione dei proventi;
- limiti massimi delle tariffe e le categorie dei veicoli esentati dal pagamento;
- le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta<sup>4</sup>.

La possibilità di individuare aree di sosta a pagamento deve essere letta alla luce della modifica del comma 8 secondo cui, al fine di garantire un numero adeguato di stalli di sosta gratuiti, i Comuni devono individuare le aree destinate al parcheggio senza custodia e senza dispositivi di controllo.

#### **4. CORSIE E STRADE RISERVATE ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO**

Con la modifica del comma 1, lettera i), si formalizza la possibilità, già adottata, di riservare alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto anche singole corsie, oltre che strade. In tale ambito, si sottolinea anche la soppressione della lettera i-ter) del comma 1, che elimina la possibilità per i velocipedi di circolare sulle strade e sulle corsie riservate ai veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto.

#### **5. REALIZZAZIONE DI CORSIE CICLABILI PER DOPPIO SENSO CICLABILE**

Con la modifica del comma 1, lettera i-bis), si ridefiniscono le modalità con le quali è possibile consentire ai velocipedi di circolare in senso contrario, prevedendo la realizzazione di *corsie ciclabili per doppio senso ciclabile*, ma solo su strade a senso unico di marcia con limite di 30 km/h dove non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili. Ciò si è reso necessario per evitare che la corsia potesse essere sempre realizzata in alternativa a piste ciclabili, sempre preferibili perché offrono una migliore tutela dei ciclisti.

#### **6. ISTITUZIONE DI ZONA DI ATTESTAMENTO CICLABILE**

Con l'introduzione della lettera i-quater), del comma 1, si prevede la possibilità di istituire *le zone di attestamento ciclabile*. Tale previsione deve essere letta alla luce delle modifiche introdotte agli artt. 3, 40, 143 e 154, ed è soggetta alla verifica di particolari condizioni di sicurezza della strada. Infatti, le zone di attestamento ciclabile possono essere istituite solo in presenza di tutte le condizioni previste dalla stessa lettera i-quater)<sup>5</sup>.

#### **7. AREE DI PARCHEGGIO**

La modifica del comma 6 introduce un principio secondo il quale le aree di parcheggio, aperte all'accesso indiscriminato di chiunque, ancorché regolato da barriere, o soggette al pagamento di una tariffa, sono considerate aree ad uso pubblico e, pertanto, assoggettate a tutte le norme del codice della strada.

#### **8. PUBBLICITÀ DELLE LIMITAZIONI E DEI DIVIETI**

L'introduzione del comma 10-bis consente, in caso di urgenza<sup>6</sup>, di derogare all'obbligo di indicazione delle limitazioni o dei divieti mediante segnali, attraverso una pubblicità, da effettuare con almeno 24 ore di anticipo, sui mezzi di informazione disponibili (siti web, social media, applicazioni mobili, media tradizionali quali televisioni, radio giornali ecc..).

<sup>4</sup> Tale disposizione era contenuta nel comma 5 ora abrogato.

<sup>5</sup> Cioè, strada interessata da un significativo movimento di ciclisti, presenza di intersezione regolata da semaforo, strada con una sola corsia per senso di marcia, limite di velocità non superiore a 50 km/h e presenza di una pista ciclabile laterale o corsia ciclabile.

<sup>6</sup> Il principio vale, pertanto, per i soli provvedimenti temporanei assunti dal Sindaco ai sensi del comma 1 dell'art. 7 per motivi di sicurezza pubblica, sicurezza della circolazione e tutela della salute

## 9. DELIMITAZIONE ZONE CICLABILI

L'introduzione del comma 11-ter, consente ai Comuni la possibilità di delimitare le zone ciclabili, limitando o escludendo la circolazione di alcune categorie di veicoli, realizzare misure di moderazione del traffico e imporre un limite di velocità di 30 km/h. La disposizione contribuisce, quindi, a fornire alcune regole di circolazione per garantire la priorità dei velocipedisti prevista dalla definizione contenuta nel nuovo numero 54-bis), del comma 1, dell'art. 3.

## 10. SANZIONI PER ACCESSO ALLA ZTL E PER LA SOSTA VIETATA O REGOLAMENTATA

La modifica del comma 14, ridefinisce la disciplina relativa al divieto di sosta prolungato oltre le ventiquattro ore che era regolata dal comma 15 (ora modificato). Si conferma che la sanzione pecuniaria per sosta vietata si applica per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione. In sostanza, dopo aver accertato una prima violazione per sosta vietata, qualora il veicolo permanesse nella sosta, è possibile procedere con una nuova contestazione non prima che siano trascorse 24 ore dal primo accertamento, e così via. Si conferma, altresì, che in caso di violazione della sosta limitata nel tempo, si applica una sanzione minore (da euro 26 a euro 102).

Si introduce, inoltre, un meccanismo che disciplina il prolungamento della sosta oltre il tempo consentito<sup>7</sup>, per il quale la sanzione pecuniaria da applicare si calcola moltiplicando l'importo base (da euro 26 a euro 102) per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito e comunque fino ad un importo massimo pari al quadruplo di quello base (il minimo edittale sarà di euro 26 moltiplicato per 4 che è uguale a euro 104). Così, ad esempio, se il tempo massimo consentito corrisponde a 1 ora, in caso di prolungamento della sosta fino a 2 ore si applicherà la sanzione base (euro 26); in caso di prolungamento da 2 ore e 1 minuto fino a 3 ore si applicherà la sanzione due volte (quindi euro 26 moltiplicato per 2, uguale euro 54) e così via.

Nell'accertare la violazione del prolungamento della sosta oltre il tempo consentito si dovrà considerare anche l'ipotesi in cui non sia stato attivato il dispositivo di controllo della durata della sosta, oppure non sia stato esposto l'orario di inizio della sosta (ad esempio, con il disco orario). In questo caso troverà applicazione la sanzione di cui all'art. 157, comma 8. Inoltre, non potendo verificare da quanto tempo il veicolo sia in sosta, si potrà applicare anche quella di cui all'art. 7, qui in esame, solo quando dal primo accertamento sia trascorso il tempo massimo di sosta consentito dalla segnaletica stradale. Si sottolinea, infine, che anche per la sosta limitata nel tempo, la sanzione pecuniaria si applica per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione. Così, ad esempio, se la sosta è limitata ad 1 ora ed è iniziata alle ore 15:00 del primo giorno, dopo aver applicato una sanzione massima pari al quadruplo di quella base per il prolungamento della sosta avvenuta lo stesso giorno, qualora il veicolo permanesse nella sosta anche il giorno successivo, sarà applicabile una nuova sanzione a partire dalle 15:00 di questo giorno applicando lo stesso calcolo sopra descritto (dalle 15:00 alle 16:00 del secondo giorno sarà applicata la sanzione di euro 26; dalle 16:01 alle 17:00 sarà applicata la sanzione di euro 54 e così via fino ad un massimo di euro 104).

Con i nuovi commi 14-bis, e seguenti, si introducono nuove procedure relative all'accesso alle ZTL tariffate e alla sosta a pagamento, prevedendo una tolleranza in caso di pagamento inferiore di modesta entità rispetto a quello previsto. Si introduce, inoltre, il principio per il quale le tariffe non corrisposte per la ZTL a pagamento o per la sosta a pagamento sono recuperate attraverso un meccanismo che prevede che tali importi vadano a maggiorare la sanzione prevista. In tal modo, le somme delle tariffe non corrisposte diventano parte integrante dell'importo della sanzione seguendo, così, le regole di cui all'art. 202 cds relative al pagamento in misura ridotta, all'art. 203, comma 3 cds

<sup>7</sup> Nella precedente formulazione del comma 15, si prevedeva l'applicazione della sanzione per ogni periodo per il quale si protraeva la violazione, riferendola oltre che al caso della sosta limitata nel tempo, anche alla sosta "regolamentata" (cioè quella soggetta a regime tariffario, che ora è, invece, disciplinata dai nuovi commi 14-bis e seguenti). Infatti, nella precedente formulazione si richiamavano la sosta "limitata" o "regolamentata", mentre nella nuova formulazione si richiamano solo i limiti di sosta temporali di cui all'art. 157, comma 6.

relative al sostanziale raddoppio delle sanzioni in caso di mancato pagamento o di pagamento oltre 60 giorni, nonché le regole di cui all'art. 208 cds relative alla devoluzione dei proventi delle sanzioni.

In particolare, il comma 14-bis chiarisce che la sanzione da euro 83 a euro 332 (prevista dal comma 14 secondo periodo) per l'accesso alla ZTL a pagamento è prevista solo quando la tariffa non è stata pagata<sup>8</sup>. Inoltre, introduce il meccanismo che prevede la maggiorazione della sanzione con l'importo della tariffa corrispondente a quella dell'intero periodo tariffato per l'accesso alla ZTL a pagamento per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento<sup>9</sup>. Prevede, infine che la sanzione e la maggiorazione si applicano per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione analogamente a quanto previsto dal comma 14 per la sosta vietata di cui si è detto sopra.

Il comma 14-ter, richiamando il comma 14 primo periodo, prevede l'applicazione della sanzione da euro 42 a euro 173 quando la tariffa per l'accesso alla ZTL è stata pagata in misura insufficiente. In tali casi si applicherà la particolare tolleranza nei casi in cui la permanenza nella ZTL a pagamento si protragga per un breve periodo. In particolare, si prevede che:

- non si applica nessuna sanzione quando l'accertamento della violazione avviene entro il 10% del tempo per il quale è stata corrisposta la tariffa. Ad esempio, se è stata pagata una tariffa per la permanenza nella ZTL di 1 ora, considerando che il 10% corrisponde a 6 minuti (il calcolo delle percentuali sui tempi si devono eseguire necessariamente con i minuti), non sarà applicata alcuna sanzione se l'accertamento avviene entro 1 ora e 6 minuti dall'ingresso nella ZTL;
- si applica la sanzione ridotta del 5% (quindi, da euro 21 a euro 86,50) quando l'accertamento della violazione avviene oltre il 10% ed entro il 50% del tempo per il quale è stata corrisposta la tariffa. Nell'esempio indicato al punto precedente, si applica la sanzione ridotta del 50% quando l'accertamento della violazione avviene dopo 1 ora e 6 minuti dall'ingresso nella ZTL, ma comunque entro 1 ora e 30 minuti (30 minuti corrispondono al 50% di 1 ora);
- si applica la sanzione piena quando l'accertamento della violazione avviene oltre il 50% del tempo per il quale è stata corrisposta la tariffa.

Il comma 14-quater, prevede il recupero della parte di tariffa non corrisposta in caso di pagamento insufficiente per l'accesso alla ZTL tariffata di cui al comma 14-ter, lett. b) e c). Pertanto, la sanzione deve essere maggiorata con l'importo corrispondente alla parte di tariffa non pagata<sup>10</sup>. Prevede, inoltre che la sanzione e la maggiorazione si applicano per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione analogamente a quanto previsto dal comma 14 per la sosta vietata di cui si è detto sopra.

Il comma 15, va a disciplinare la sosta a pagamento di cui al comma 1, lett. f), prevedendo una procedura molto simile a quella della ZTL a pagamento. Tuttavia, la sanzione da applicare in caso di mancato pagamento della tariffa, sarà sempre quella di cui al comma 14 primo periodo (da euro 42 a euro 173). Invece, per il pagamento insufficiente della tariffa della sosta a pagamento si applica la medesima particolare tolleranza sulla sanzione (da euro 42 a euro 173) prevista per la ZTL tariffata di cui al comma 14-ter a cui si rimanda. Inoltre, viene previsto il recupero della tariffa non corrisposta in caso di mancato pagamento della stessa. Tuttavia, a differenza di quanto previsto per l'ipotesi di ZTL a pagamento, la maggiorazione della sanzione deve essere fatta per un importo corrispondente

---

<sup>8</sup> Invece, in caso di pagamento insufficiente troverà applicazione il comma 14-ter (di cui si dirà più avanti), che rimanda alla sanzione da euro 42 a euro 173 prevista dal comma 14 primo periodo.

<sup>9</sup> Ad esempio, se la tariffa per l'accesso alla ZTL da corrispondere per un giorno è pari a 10 euro, la sanzione di 83 euro sarà maggiorata con tale importo diventando di 93 euro.

<sup>10</sup> Ad esempio, se la tariffa da corrispondere è pari a 10 euro, e la somma effettivamente pagata è di 7 euro, risulterà non pagata una parte di tariffa corrispondente a 3 euro, e la sanzione di 21 euro o di 42 euro sarà maggiorata di tale importo diventando di 24 euro o di 45 euro.

all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento<sup>11</sup>. Il comma 15.1, invece, prevede il recupero della tariffa della sosta a pagamento quando è corrisposta in misura insufficiente, attraverso la maggiorazione della sanzione. Anche in questo caso, a differenza di quanto previsto per l'ipotesi di ZTL a pagamento<sup>12</sup>, la maggiorazione della sanzione deve essere fatta per un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Tuttavia, la maggiorazione si applica sull'importo scontato del 50% quando l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10% ed entro il 50% del tempo in cui è stata corrisposta la tariffa e cioè sull'importo da euro 21 a euro 86,50<sup>13</sup>. Invece, nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50% del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, la maggiorazione si applica sulla sanzione edittale, cioè da euro 42 ad euro 173<sup>14</sup>. Il comma 15.1 prevede, infine, che in caso di mancato pagamento o pagamento insufficiente della tariffa, la sanzione e la maggiorazione si applicano per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione analogamente a quanto previsto dal comma 14 per la sosta vietata di cui si è detto sopra.

In merito alle sanzioni per la sosta a tempo tariffata, occorre precisare che, nell'ipotesi in cui la sosta sia anche limitata nel tempo<sup>15</sup>, al prolungamento della stessa oltre il tempo consentito si applica<sup>16</sup> la sanzione prevista dal comma 14, quarto periodo (da 26 a euro 102), nei modi e secondo le disposizioni del medesimo comma, quinto periodo, che prevede che la sanzione pecuniaria da applicare si calcoli moltiplicando l'importo base (da euro 26 a euro 102) per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito e comunque fino ad un importo massimo pari al quadruplo di quello base (il minimo edittale sarà di euro 26 moltiplicato per 4 che è uguale a euro 104).

Art. 8

(Circolazione nelle piccole isole)

Comma 1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, **il Presidente della Regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo** e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.

(Comma 2 omissis)

Con la modifica dell'art. 8 si trasferisce la competenza per l'emissione del provvedimento di limitazione della circolazione nelle isole minori dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla normativa previgente, al Presidente della regione territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati. Restano, invece, inalterate le condizioni che legittimano l'adozione delle limitazioni stagionali alla circolazione e il relativo apparato sanzionatorio.

<sup>11</sup> Ad esempio, se la tariffa da pagare per 1 giorno di sosta corrisponde a 5 euro, in caso di mancato pagamento della stessa, la sanzione di 42 euro sarà maggiorata di 5 euro, diventando di 47 euro.

<sup>12</sup> Vedi note n. 8 e 9.

<sup>13</sup> Ad esempio, se la tariffa da pagare per 1 giorno di sosta corrisponde a 5 euro, in caso di pagamento insufficiente della stessa, la sanzione di 21 euro sarà maggiorata di 5 euro, diventando di 26 euro.

<sup>14</sup> Ad esempio, se la tariffa da pagare per 1 giorno di sosta corrisponde a 5 euro, in caso di pagamento insufficiente della stessa, la sanzione di 42 euro sarà maggiorata di 5 euro, diventando di 47 euro.

<sup>15</sup> In cui oltre al pagamento di una tariffa, è possibile sostare solo per un tempo limitato.

<sup>16</sup> Ai sensi del comma 15.1.

Art. 16

(Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati)

(Comma 1 omissis)

**Comma 1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.**

(Commi 2-5 omissis)

Con l'introduzione del comma 1-bis, si prevedono delle deroghe ai divieti previsti dal comma 1<sup>17</sup>, in ragione di particolarità orografiche o esigenze di tutela paesaggistica e ambientale. Le deroghe devono essere disciplinate con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 20

(Occupazione della sede stradale)

Comma 1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione **o pregiudizio della sicurezza stradale.**

(Commi 2/5 omissis)

Con la modifica del comma 1, si introduce l'ipotesi del "pregiudizio della sicurezza stradale" fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione di suolo pubblico nelle strade di tipo E) ed F) nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

Art. 25

(Attraversamenti ed uso della sede stradale)

(Commi 1/1-quinquies omissis)

**Comma 1-sexies. Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso.**

(Commi 2/7 omissis)

<sup>17</sup> Per i proprietari o aventi diritto di fondi confinanti con le proprietà stradali al di fuori dei centri abitati, per i quali è vietato aprire canali o fossi, costruire edificazioni vicino alle strade e impiantare alberi o recinzioni.

Il nuovo comma 1-sexies deve essere letto nel contesto generale delle disposizioni sui passaggi a livello. (Vedi artt. 40, 44, 145 e 147).

La nuova norma prevede che il segnalamento delle linee elettriche posizionate ad altezze inferiori rispetto a quelle minime, deve essere realizzato sulla base di quanto previsto in un'apposita convenzione tra gli enti da adottare in funzione delle reciproche esigenze di tutela dell'opera di attraversamento, delle caratteristiche del traffico, delle infrastrutture interferenti e dell'opera stessa. Infatti, sebbene la competenza sull'installazione della totalità della segnaletica risulti in capo all'ente gestore stradale, come in tutte le zone di interferenza tra due o più infrastrutture, il confine tra le responsabilità e gli oneri di installazione e gestione richiede attente valutazioni.

Art. 40

(Segnali orizzontali)

(Commi 1/4 omissis)

Comma 5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza", ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale **nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza".**

**Comma 5-bis. Nella zona di attestamento ciclabile la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche.**

(Commi 6/11 omissis)

La modifica del comma 5 deve essere letta nel contesto generale delle norme sui passaggi a livello (Vedi artt. 25, 44, 145 e 147).

Tale modifica si è resa necessaria per coordinare le nuove disposizioni relative ai comportamenti dei conducenti ai passaggi a livello introdotte nell'art. 147. Peraltro, la precedente formulazione del comma 5 non era perfettamente coordinata con il precedente art. 147, comma 2. Infatti, detta norma stabiliva che in presenza della striscia trasversale continua il conducente dovesse fermarsi in presenza del segnale di "passaggio a livello", senza fare distinzione alcuna tra le diverse tipologie (con o senza semibarriere o barriere o dispositivi di segnalazione luminosa), invece, l'art. 147, comma 2, stabiliva che il conducente potesse anche non fermarsi nei passaggi a livello senza barriere o semibarriere qualora non sopraggiungesse nessun treno. Con la modifica, la striscia trasversale continua obbliga il conducente a fermarsi ai passaggi a livello solo se è presente il segnale di "fermarsi e dare la precedenza", o nei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi.

L'introduzione del comma 5-bis deve essere letta con riferimento alla nuova definizione di "zona di attestamento ciclabile" e alle modifiche collegate degli artt. 3, 7, 143 e 154. La nuova norma disciplina le strisce trasversali continue che devono rispettare i ciclisti e i conducenti di altri veicoli in presenza di una zona di attestamento ciclabile.

Art. 41

(Segnali luminosi)

(Commi 1/4 omissis)

**Comma 5. Al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva, gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci, nonché di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.** Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:

- a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata;
- b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dell'attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata;
- c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde.

(Commi 6/19 omissis)

**Comma 19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.**

**Comma 19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.**

**Comma 19-quater. Dall'attuazione di quanto previsto dai commi 19-bis e 19-ter, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti interessati provvedono agli adempimenti ivi previsti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**

La modifica del comma 5 introduce nuovi elementi tecnici di cui possono essere dotati gli attraversamenti pedonali, al fine di agevolare il transito delle persone con disabilità visiva.

Con l'introduzione dei commi 19-bis, 19-ter e 19-quater viene attribuito valore impositivo ai segnali luminosi e ai pannelli a messaggio variabile quando contengono indicazioni di pericolo e di prescrizione. Tali nuove norme facilitano la piena attuazione delle ordinanze emanate ai sensi degli artt. 6 e 7 che abbiano, in particolare, validità temporanea e che oggi possono essere resi noti anche attraverso i segnali in argomento. In tali casi le ordinanze emanate ai sensi dell'art. 5, comma 3, che



devono essere noti attraverso i segnali luminosi o i pannelli a messaggio variabile, devono contenere le modalità e i tempi di funzionamento e di accensione e spegnimento degli stessi.

In particolare, il comma 19-bis detta prescrizioni al fine di assicurare il regolare funzionamento dei segnali in parola, prevedendo che siano dotati di sistemi di controllo a distanza (in modo che possano essere attivati anche da remoto) che certifichino esattamente il momento dell'accensione, spegnimento e regolare funzionamento. Ciò al fine di rendere certa l'eventuale attività di accertamento di violazioni alle indicazioni contenute nei segnali stessi.

I pannelli a messaggio variabile devono avere dimensioni, colori e forme corrispondenti a quelli della segnaletica verticale che riproduce il medesimo contenuto. Con particolare riferimento alle dimensioni, esse possono essere, tuttavia, anche maggiori rispetto a quelle fissate dal regolamento per la specifica categoria di strada.

Art. 42

(Segnali complementari)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e **gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento**, destinati ad impedire la sosta, **a moderare il traffico** o a rallentare la velocità **dei veicoli**.

(Comma 3 omissis)

La modifica del comma 2 estende il novero dei segnali complementari.

Ai dispositivi destinati ad impedire la sosta ed a quelli destinati a rallentare la velocità dei veicoli, si aggiungono anche quelli destinati a moderare il traffico. Oltre ai dispositivi citati sono considerati segnali complementari anche gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento e che abbiano la medesima destinazione sopra indicata.

Art. 43

(Segnalazioni degli agenti del traffico)

(Commi 1/4 omissis)

Comma 5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione **o con la protezione degli operatori stradali**, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.

**Comma 5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.**

**Comma 5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un**

**pannello rettangolare recante la scritta “auto di sicurezza - *safety-car*”. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d’intesa con il Ministero dell’interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.**

(Comma 6 omissis)

La modifica dell’art. 43 deve essere letta insieme alle modifiche operate all’art. 177 in tema di *safety-car*.

Per tutelare le persone esposte al traffico sono state introdotte nuove misure di regolazione della circolazione attraverso un nuovo sistema di rallentamento del traffico.

Con la modifica del comma 5, si inserisce la protezione degli operatori stradali come ulteriore fattispecie rispetto a quelle che permettono agli organi di polizia stradale, di fermare o rallentare la circolazione stradale.

Con il nuovo comma 5-bis si disciplina il rallentamento graduale della marcia nonché l’eventuale regolazione del flusso dei veicoli in presenza di particolari situazioni che riguardano l’installazione o rimozione della segnaletica da cantiere, incidenti stradali o ogni altro evento imprevedibile per il quale si ritenga di dover intervenire in tal senso. Tali operazioni possono essere compiute solo sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, utilizzando anche i veicoli degli organi di polizia stradale elencati nell’art. 12, commi 1, 2 e 3, o quelli dei soggetti abilitati ai servizi di scorta tecnica ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità.

Con il nuovo comma 5-ter si prevede che le operazioni indicate nel comma 5-bis siano attuate tenendo in funzione il dispositivo lampeggiante e che i veicoli siano muniti di un pannello recante la scritta “auto di sicurezza – *safety-car*”. L’efficacia delle disposizioni è subordinata all’adozione di un decreto ministeriale con cui saranno stabilite le modalità di esecuzione delle procedure di rallentamento e regolazione sopra indicate, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle loro attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.

Nelle more dell’approvazione del predetto decreto resta comunque ferma la possibilità di regolazione del traffico da parte degli organi di polizia stradale di cui all’art. 12, commi 1 e 2, cds.

Si precisa, infine, che in considerazione delle finalità delle nuove disposizioni volte alla salvaguardia di tutti gli utenti della strada e, in particolare, delle persone esposte al traffico, si ritiene opportuno considerare che le attività sopra descritte possano essere attuate solo sulle strade o sulle carreggiate a senso unico di marcia. Infatti, nelle strade a doppio senso esiste il concreto pericolo che gli utenti accodati possano sorpassare invadendo l’opposto senso di marcia, vanificando le operazioni di regolazione del traffico e creando situazioni di estremo pericolo.

Art. 44

(Passaggi a livello)

(Commi 1/2 omissis)

**Comma 2-bis. In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L’installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente.**

(Commi 3/4 omissis)

L'introduzione del comma 2-bis deve essere letta nel contesto generale delle modifiche in tema di passaggi a livello (Vedi artt. 25, 40, 145 e 147).

Con il nuovo comma 2-bis, si regolamenta la segnaletica dei passaggi a livello privi di barriere o semibarriere (l'art. 44 in precedenza disciplinava solo i passaggi a livelli con barriere e con semibarriere). La nuova norma prevede che in presenza di passaggi a livello incustoditi (privi di barriere o semibarriere), possa essere collocato un dispositivo luminoso a due luci lampeggianti rosse alternative, integrato da un dispositivo acustico, utili per segnalare in tempo utile il passaggio del treno. La collocazione di tali dispositivi è facoltativa salvo che la visibilità di chi deve attraversare la sede ferroviaria sia limitata.

Art. 45

(Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni)

(Commi 1/5 omissis)

Comma 6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, **fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.**

(Commi 7/9-ter omissis)

Con la modifica del comma 6, viene specificato che il regolamento di attuazione del cds deve comunque prevedere l'obbligo di effettuare le verifiche periodiche di funzionalità e di taratura degli apparecchi con funzione metrologica, come ad esempio quelli per l'accertamento automatico delle violazioni dei limiti di velocità. Tale modifica viene introdotta in coerenza con il contenuto della sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 18 giugno 2015, che ha dichiarato l'incostituzionalità parziale del comma in argomento nella parte in cui non prevedeva che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità devono essere sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Art. 56

(Rimorchi)

(Commi 1/3 omissis)

Comma 4. I carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, e trainabili da **motoveicoli di cui all'articolo 53 e da autoveicoli di cui all'art. 54, comma 1, esclusi quelli indicati nelle lettere h), i) ed l)**, si considerano parti integranti di questi purché rientranti nei limiti di sagome e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 e dal regolamento.

Con la modifica del comma 4, si estende la possibilità di trainare carrelli appendice anche ai motoveicoli, in coerenza con le disposizioni comunitarie in materia. Infatti, la precedente formulazione della norma si poneva in contrasto con le norme comunitarie che disciplinano le caratteristiche che devono avere i ganci di traino dei motoveicoli e che consentono la circolazione sul territorio nazionale di motoveicoli immatricolati all'estero trainanti un rimorchio, creando una situazione penalizzante nei confronti dei possessori di motoveicoli immatricolati in Italia.

Si sottolinea che l'efficacia delle nuove disposizioni è subordinata all'adozione di norme regolamentari che definiscano le caratteristiche dei carrelli appendice agganciabili ai motoveicoli nonché delle targhe ripetitrici da apporre sugli stessi. Infatti, le attuali norme regolamentari che definiscono le caratteristiche dei carrelli appendice sono pensate solo per gli autoveicoli e non si possono adattare motoveicoli.

Rimane ferma la possibilità di circolazione di motoveicoli immatricolati all'estero trainanti un rimorchio, secondo le norme del Paese di immatricolazione.

Art. 57

(Macchine agricole)

Comma 1. Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività **di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:**

**a) per il proprio trasferimento;**

**b) per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario e di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale;**

**c) per il trasporto di addetti alle lavorazioni, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.**

È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.

(Commi 2/4 omissis)

Attraverso la modifica del comma 1 vengono ampliate le possibilità di impiego e di circolazione su strada delle macchine agricole.

Oltre all'impiego nelle attività forestali già previsto, le macchine agricole possono essere altresì impiegate nelle attività indicate nell'art. 2135 cc, cioè:

- coltivazione del fondo;
- selvicoltura<sup>18</sup>;
- allevamento di animali;
- attività connesse alle precedenti.

Tali attività si esplicano attraverso la cura, lo sviluppo e la fase di un ciclo biologico (processo di riproduzione e di accrescimento), di carattere vegetale o animale, e che utilizza o può utilizzare:

- il fondo;
- il bosco;

<sup>18</sup> Ramo delle scienze forestali che riguarda l'impianto e la conservazione dei boschi.

- le acque dolci o salmastre o marine.

Per quanto riguarda le possibilità di circolazione su strada della macchine agricole, argomento qui di interesse in relazione ai controlli da parte degli organi di polizia stradale ai fini della possibile applicazione delle sanzioni di cui all'art. 82 per l'uso diverso, oltre alla conferma della possibilità di circolare per il proprio trasferimento ed il trasporto per conto delle aziende agricole e forestale di:

- prodotti o sostanze di uso agrario;
- addetti alle lavorazioni,

viene introdotta la possibilità di trasporto delle attrezzature funzionali alle attività di cui all'art. 2135 codice civile sopra descritte (coltivazione del fondo, selvicoltura, allevamento animali e attività connesse<sup>19</sup>). Nella previgente versione dell'art. 57 era, invece, possibile il trasporto su strada di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività agricole e forestali.

Inoltre, possono essere trasportate persone interessate a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola, ma soltanto nell'ambito delle attività di fornitura di beni e servizi di cui al terzo comma dell'art. 2135 codice civile<sup>20</sup>.

Art. 68

(Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. I dispositivi di segnalazione di cui **al comma 1, lettera c), devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1.**

(Commi 3/8 omissis)

La modifica del comma 2 deve essere letta in relazione alla modifica dell'art. 153, comma 1, che, eliminando il riferimento ai veicoli a motore, assoggetta anche i velocipedi all'obbligo ivi previsto<sup>21</sup>.

Dal combinato disposto degli articoli 68, 152 e 153 si desume che i velocipedi:

- devono avere funzionanti<sup>22</sup> i dispositivi di segnalazione visiva per la marcia sia fuori che all'interno dei centri abitati;
- devono tenere accesi i dispositivi di segnalazione visiva da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Pertanto:

<sup>19</sup> Per le attività connesse si deve fare riferimento alla definizione contenuta nell'art. 2135, comma 3 del codice civile. Pertanto, il trasporto di attrezzature su strada può riguardare oltre che la manipolazione, conservazione, trasformazione, commercializzazione e valorizzazione che abbiano ad oggetto prodotti ottenuti prevalentemente dalla coltivazione del fondo o del bosco o dall'allevamento di animali, anche le attività descritte nel nota n. 10, tra le quali è presente, ad esempio, quella di ospitalità.

<sup>20</sup> Fornitura di beni o servizi mediante l'utilizzazione prevalente di attrezzature o risorse dell'azienda normalmente impiegate nell'attività agricola esercitata, ivi comprese le attività di valorizzazione del territorio e del patrimonio rurale e forestale, ovvero di ricezione ed ospitalità come definite dalla legge.

<sup>21</sup> L'accensione dei dispositivi di segnalazione visiva nei casi previsti dalla stessa norma (notte, gallerie, nebbia, neve, forte pioggia e altri casi di scarsa visibilità) è, quindi, imposta anche ai velocipedi. Si sottolinea che l'applicazione dell'art. 153, comma 1, non riguarda i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica per i quali si applica, invece, la disciplina di cui alla legge 160/2019, essendo norma speciale rispetto a quella generale in argomento.

<sup>22</sup> Cioè idonei all'uso.

- l'assenza o il mancato funzionamento dei predetti dispositivi è oggetto delle sanzioni di cui all'art. 68, comma 6;
- il mancato uso dei predetti dispositivi nelle situazioni indicate dall'art. 153, è oggetto delle sanzioni di cui al comma 11 del medesimo art. 153.

Art. 80

(Revisioni)

(Commi 1/9 omissis)

Comma 10. **Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. **I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81, e sono remunerati ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quinquies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo, sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 15.**

(Commi 11/17-bis omissis)

La modifica del comma 10 riguarda l'attività di accertamento da parte dei funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che deve essere compiuta presso le officine autorizzate alla revisione dei veicoli. Tale norma deve essere coordinata con il contenuto dell'art. 13, commi da 1 a 1-sexies e dei commi 2, 4, 5 e 6 della legge, ai quali si rimanda.

Art. 80-bis

(Campagne di richiamo di sicurezza)

**1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e unionale, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N o O che hanno immesso sul mercato, hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più il rischio; deve altresì essere svolta una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5 e seguenti.**

**2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti, ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e provvedere al suo aggiornamento.**

**3. Salvo che il fatto costituisca reato, il costruttore che omette di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico imposte ai sensi**

**dei commi 1 e 2, è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000.**

**4. Con apposito provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte di operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.**

**5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14.**

L'articolo 80-bis introduce la disciplina relativa alle campagne obbligatorie di richiamo di sicurezza da parte dei costruttori degli autoveicoli, dei veicoli commerciali e dei relativi rimorchi e prevede l'istituzione di un apposito elenco telematico presso la Motorizzazione civile nel quale devono essere iscritti i veicoli per i quali le modifiche correttive non sono state ancora effettuate dopo 24 mesi dalla campagna di richiamo. Sono previste sanzioni amministrative per chiunque circoli con un veicolo presente nell'elenco telematico.

Tali novità normative sono state introdotte in coerenza con le disposizioni che prevedono la responsabilità per danno da prodotti difettosi<sup>23</sup> che, nel settore dell'industria automobilistica, riveste particolare importanza vista la necessità di sicurezza ed affidabilità dei prodotti stessi. Infatti, ogni difetto, anche di un solo componente, può mettere a rischio la sicurezza dei consumatori, rendendo la responsabilità per prodotti difettosi un argomento di primaria importanza. L'art. 80-bis interviene per regolamentare la materia in modo specifico nell'ambito della circolazione stradale, dettando regole per l'attivazione delle procedure di richiamo dei veicoli che presentano gravi rischi per la sicurezza.

La nuova norma prevede che i costruttori debbano eseguire le opportune campagne di richiamo quando in qualsiasi modo vengono a conoscenza della presenza di difetti su veicoli immessi in circolazione o immatricolati in Italia. Le campagne di richiamo vengono attuate dando adeguato avviso ai proprietari dei veicoli interessati che devono essere sottoposti ad interventi tecnici entro 24 mesi dalla comunicazione della campagna di richiamo. Decorso inutilmente il predetto termine i veicoli non sottoposti agli interventi devono essere inseriti, sempre a cura dei costruttori, in un apposito elenco tenuto dalla Motorizzazione per la consultazione degli organi di polizia stradale ai fini dell'applicazione delle relative sanzioni.

È previsto un apposito decreto della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la disciplina delle modalità di accesso e di consultazione del predetto elenco da parte degli utenti e degli organi di polizia stradale ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 80, comma 14, in caso di circolazione con un veicolo inserito nel predetto elenco.

Le predette sanzioni consistono nel pagamento di una sanzione pecuniaria e nella sospensione dalla circolazione con annotazione sulla carta di circolazione/DU effettuato dall'organo di polizia stradale che ha contestato la violazione. Tale sospensione, si ritiene debba considerarsi efficace, impedendo la circolazione del veicolo, fino a quando non vi sia la prova dell'esecuzione degli interventi previsti dalla campagna di richiamo.

<sup>23</sup> Cfr. D.lgs. n. 206/2005.

(Locazione senza conducente)

(Commi 1/3 omissis)

**Comma 3-bis. L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.**

Comma 4. 4. Possono essere destinati alla locazione senza conducente:

a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;

b) i veicoli destinati al trasporto di cose;

*b-bis*) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli per il trasporto promiscuo, le autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.

***b-ter*) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone.**

Le modifiche dell'art. 84 seguono quelle introdotte dal decreto legge 69/2023<sup>24</sup>, e rispondono alla necessità di estendere anche al trasporto di persone la possibilità di acquisire veicoli in locazione senza conducente (di seguito LSC) come è previsto nel settore del trasporto merci, superando la regola previgente che consentiva di acquisire in locazione solo autoveicoli fino a 9 posti.

Infatti, la precedente formulazione del comma 3-bis consentiva alle impresa iscritta al REN e autorizzata all'esercizio di tale attività di cedere in LSC autobus<sup>25</sup> destinati al noleggio con conducente in favore di altre imprese che effettuano la medesima attività<sup>26</sup>, escludendo la possibilità di cedere in LSC autobus destinati al noleggio senza conducente.

Tale limite risulta superato dal combinato disposto del nuovo comma 3-bis, della nuova lettera b-ter del comma 4, che consente di cedere in LSC tutte le categorie di autobus, anche quelli per noleggio con conducente<sup>27</sup>, fatte salve le limitazioni di cui si dirà più avanti.

La nuova disciplina relativa alla locazione di autobus delineata dalle novità normative introdotte deve essere, dunque, letta considerando tre fattori. Il primo è relativo alla tipologia di autobus che possono essere ceduti in LSC, la seconda è relativa ai soggetti che possono acquisire autobus in LSC, la terza è relativa all'utilizzazione degli autobus presi in LSC.

1. Gli autobus che possono essere ceduti in locazione sono, pertanto:

- quelli immatricolati per noleggio con conducente;
- quelli immatricolati per servizio di linea;
- quelli immatricolati per locazione senza conducente.

Esiste un limite fissato dal nuovo comma 3-bis, che pone come condizione che gli autobus devono risultare immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro. Secondo tale formulazione, analogamente a quanto previsto per il trasporto di merci, si ritiene che gli autobus possano essere locati solo se immatricolati per uso di terzi, escludendo, pertanto quelli immatricolati per uso proprio. La limitazione deve essere considerata con riferimento

<sup>24</sup> Per le quali si rimanda alla circolare n. 30769 del 5 settembre 2023.

<sup>25</sup> Veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di 9 posti compreso quello del conducente.

<sup>26</sup> Analogamente a quanto previsto dall'art. 87, comma 5 cds per gli autobus destinati al servizio di linea.

<sup>27</sup> Che, pertanto, potranno essere immatricolati per tale scopo.



alle regole vigenti in ciascuno Stato membro, che potrebbero non prevedere una destinazione analoga a quella nazionale: la limitazione cade, quindi, nelle ipotesi in cui lo Stato membro non prevede una distinzione tra uso proprio e uso di terzi.

2. I soggetti che possono acquisire autobus in locazione sono:

- Le imprese autorizzate all'attività di trasporto di persone;
- Gli esercenti il servizio di linea per trasporto di persone.

3. Gli autobus presi in locazione possono essere utilizzati per le seguenti finalità:

- Trasporto di persone in noleggio con conducente
- Trasporto di persone in servizio di linea.

Anche in questo caso non è possibile utilizzare autobus senza conducente per uso proprio. Infatti, secondo la disciplina di cui all'art. 83 cds sono legittimati ad immatricolare autobus adibiti ad uso proprio solo i proprietari degli stessi, dimostrando l'esigenza specifica del trasporto in conto proprio che ne legittima l'immatricolazione.

Con specifico riferimento alle limitazioni indicate ai punti 1 e 2, si sottolinea che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con circolare n. 20831 del 29 dicembre 2020, ha previsto la possibilità di cedere autobus in LSC immatricolati in Italia ad uso proprio entro il 31/12/2020, a favore di imprese che effettuato trasporto passeggeri in noleggio con conducente o in servizio di linea.

Tale prassi, salvo diversa indicazione che dovesse essere fornita dallo citato Dicastero, deve ritenersi ancora valida.

Infine, il nuovo comma 3-bis, ha esteso la facoltà di acquisire autobus in locazione da qualsiasi impresa avente sede sia sul territorio nazionale che in altri Stati membri dell'Unione europea. Pertanto, non è necessario che l'impresa locatrice debba essere autorizzata all'esecuzione del trasporto passeggeri.

Art. 117

(Limitazioni nella guida)

(Comma 2 omissis)

Comma 2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, **per i primi tre anni** dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a **75 kW/t**. Nel caso di veicoli di categoria M1, **anche elettrici o ibridi plugin**, ai fini di cui al **primo** periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a **105 kW**. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.

(Commi 3/5 omissis)

Le modifiche intervenute sull'art. 117 rispondono all'esigenza di ridefinire la disciplina della limitazione alla guida per i neopatentati. Da un lato è stato esteso da un anno a tre anni il periodo di tempo che deve trascorre affinché chi ha conseguito la patente di categoria B possa guidare veicoli

senza limitazioni di potenza. Dall'altro, sono stati rimodulati i limiti di potenza dei veicoli che i neopatentati possono condurre. In questo caso, non possono essere condotti veicoli che hanno potenza specifica riferita alla tara superiore a 75 kW per tonnellata<sup>28</sup>. Per i veicoli, compresi quelli elettrici o *plug-in*, destinati al trasporto di persone aventi massimo 8 posti oltre a quello del conducente è previsto un ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW<sup>29</sup>.

Le nuove limitazioni si applicano solo ai titolari di patente B conseguita a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge<sup>30</sup>, come espressamente previsto dall'art. 7, comma 2, della legge n. 177/2024<sup>31</sup>. Per i conducenti che abbiano conseguito la patente B prima dell'entrata in vigore della legge continuano, invece, a trovare applicazione le precedenti limitazioni inerenti al rapporto peso/potenza per un anno successivo al conseguimento.

In caso di violazione delle predette limitazioni, il verbale di contestazione deve far riferimento a fonti normative diverse in relazione alla data di conseguimento della patente del conducente trasgressore: se la patente è stata conseguita prima del 14 dicembre 2024, la norma che si assume violata è quella dell'art. 117, comma 2-bis, cds; mentre, se la patente è stata conseguita dal 14 dicembre 2024, il riferimento dell'art. 117, comma 2-bis, cds deve essere accompagnato da quello dell'art. 7, comma 2, della legge n. 177/2024, che circoscrive temporalmente le nuove limitazioni.

Art. 120

(Requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita)

(Commi 1/2 omissis)

Comma 3. La persona destinataria del provvedimento di revoca di cui al comma 2 non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano trascorsi almeno tre anni. **In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1.**

(Commi 4/6-bis omissis)

Attraverso la modifica del comma 3, si introduce una nuova condizione ai fini del conseguimento di una nuova patente di guida a favore dei soggetti ai quali è stata revocata per mancanza dei requisiti soggettivi perché coinvolte in attività criminose o perché hanno subito condanne per determinati reati.

Nella precedente formulazione dell'art. 120, non era chiaro se trascorsi 3 anni dalla revoca, la nuova patente potesse essere rilasciata anche in mancanza dei requisiti prescritti. Con la nuova formulazione, invece, è espressamente previsto che il persistere della mancanza dei predetti requisiti rappresenta motivo ostativo al rilascio di una nuova patente.

Art. 122

(Esercitazioni di guida)

<sup>28</sup> In precedenza, tale limite era di 55 kW/t.

<sup>29</sup> In precedenza, il limite di potenza massima era di 65 kW per i veicoli elettrici o *plug-in* e di 70 kW per gli altri.

<sup>30</sup> 14 dicembre 2024.

<sup>31</sup> Si riporta il testo dell'art. 7, comma 2 della legge n. 177/2024: *“Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano per le patenti conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge”*.

(Comma 1 omissis)

Comma 2. **Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-bis**, l'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.

(Comma 3 omissis)

**Comma 3-bis. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri.**

(Comma 4/5 omissis)

Comma 5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B **può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2, solo dopo aver effettuato** esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. **Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.**

(Commi 6/9 omissis)

**Comma 9-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero.**

(Commi 10/12 omissis)

La modifica dell'art. 122 introduce importanti novità in tema di esercitazioni alla guida per conseguire la patente. Nella precedente formulazione, l'unico limite per esercitarsi alla guida con a fianco una persona in qualità di istruttore (cosiddetta esercitazione alla guida privata), consisteva nel preliminare superamento della prova di teoria e, quindi, nel possesso del permesso per esercitarsi (cosiddetto foglio rosa). Con la modifica dei commi 2 e 5-bis, tale facoltà, limitatamente al conseguimento della patente di categoria B, è subordinata anche alla preventiva effettuazione di esercitazioni presso un'autoscuola da eseguirsi in autostrada o su strade extraurbane e in condizioni di visione notturna, a seguito delle quali viene rilasciata una certificazione dall'autoscuola medesima che il candidato deve recare al seguito ed esibire a richiesta degli organi di controllo. Poiché la nuova disposizione è riferita al conseguimento della patente di categoria B, il limite ad esercitarsi privatamente riguarda tutti i veicoli che la predetta categoria consente di condurre, quindi, ad esempio, anche motocicli aventi cilindrata massima di 125 cc, potenza non superiore a 11 kW e rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg, o tricicli di potenza non superiore a 15 kW. Invece, il titolare di foglio rosa per il conseguimento di altre categorie di patente (ad esempio della categoria A) potrà esercitarsi privatamente senza aver preventivamente svolto le guide sopra descritte.

Il comma 5-bis, prevede che nei confronti del candidato che si esercita alla guida privatamente senza aver prima effettuato le esercitazioni prescritte presso un'autoscuola (comprovate dalla

certificazione) è soggetto alla sanzione prevista dal comma 7<sup>32</sup>. Tale sanzione deve essere applicata anche all'istruttore presente a fianco del candidato salvo che lo stesso non sia presente, nel quale caso al candidato deve essere applicata anche la sanzione del comma 8<sup>33</sup> alla quale consegue il fermo amministrativo del veicolo.

Queste nuove disposizioni, tuttavia, non sono immediatamente operative perché richiedono la preventiva adozione dei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che stabiliscono il numero minimo di ore di esercitazione presso l'autoscuola e la disciplina di svolgimento delle stesse, per dar corso al rilascio della certificazione suddetta. Nelle more dell'emanazione dei predetti decreti, per esercitarsi privatamente per il conseguimento della patente di categoria B è sufficiente aver ottenuto il rilascio del foglio rosa.

Altra novità importante è quella introdotta dal nuovo comma 3-bis, secondo il quale gli aspiranti al conseguimento della patente di categoria AM, A1, A2 e A, fermo restando la possibilità di esercitarsi senza l'istruttore quando si guida un veicolo che non consente di averlo a fianco (ad esempio un motociclo), non possono trasportare passeggeri. Anche in questo caso è stata introdotta una specifica ipotesi sanzionatoria attraverso il nuovo comma 9-bis, che si applica anche al passeggero con separato verbale.

Art. 125

(Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida)

(Commi 1/3-bis omissis)

**Comma 3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 68 Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436” di cui all’Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N, solo se su questi veicoli è stato installato a loro spese ed è funzionante un dispositivo che impedisca l’avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, ai sensi dell’articolo 75, comma 3 bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122 autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l’alterazione o la manomissione dopo l’installazione.**

**Comma 3-quater. Fuori dei casi previsti dall’articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 68 Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436” di cui all’Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stato apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di**

<sup>32</sup> Sanzione che si applica al candidato che si esercita avendo al fianco una persona in funzione di istruttore ma senza aver conseguito il foglio rosa.

<sup>33</sup> Sanzione che si applica al candidato che si esercita senza avere al fianco persona in funzione di istruttore, pur essendo titolare di foglio rosa.

**blocco di cui al comma 3 ter ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.**

(Commi 4/5 omissis)

Le modifiche dell'art. 125 riguardano l'utilizzo dell'alcolock<sup>34</sup>, la cui disciplina complessiva si ricava dalla lettura combinata delle disposizioni in argomento con le modifiche dell'art. 186 cds che prevedono l'apposizione dei codici unionali di cui all'Allegato I della Direttiva 2006/126/CE relativi alla "Limitazione dell'uso" nr. 68<sup>35</sup> e nr. 69<sup>36</sup>, sulla patente italiana dei conducenti che hanno subito una condanna per guida in stato di ebbrezza alcolica<sup>37</sup>.

Il nuovo comma 3-ter, stabilisce che ai titolari di patente rilasciata in Italia<sup>38</sup> in cui siano apposti congiuntamente i suddetti codici unionali non è consentita la guida di veicoli delle categorie M e N<sup>39</sup> se non è installato un dispositivo alcolock funzionante.

Il comma 3-quater, primo periodo, punisce il conducente titolare di patente di guida<sup>40</sup> con entrambi i codici unionali 68 e 69, che circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, rimandando alle sanzioni previste dai commi 3 e 5<sup>41</sup>. In forza della clausola di esclusione contenuta nel medesimo comma 3-quater, le predette sanzioni trovano applicazione solo nel caso in cui non venga contestata una delle violazioni previste dall'art. 186, quindi soltanto quando viene accertato un tasso alcolemico fino a 0.50 g/l o quando il conducente circoli con veicolo<sup>42</sup> sprovvisto di dispositivo alcolock o con dispositivo non funzionante.

Per il titolare di patente italiana che circola sul territorio nazionale le predette sanzioni sono raddoppiate quando guida un veicolo a motore di categoria M o N sprovvisto del dispositivo di blocco ovvero quando il dispositivo sia alterato, manomesso, non funzionante o con sigilli rimossi.

Occorre precisare che, qualora sulla patente (italiana o estera) sia applicato uno solo dei predetti codici, le eventuali violazioni degli stessi sono sanzionate, rispettivamente, ai sensi dei commi 3 e 5 se relative al codice 69 e al comma 3-bis se relative al codice 68.

Vale la pena anticipare in questa sede che, nelle ipotesi in cui il conducente titolare di patente con codici unionali 68 e 69 apposti in conseguenza di una precedente condanna per guida in stato di ebbrezza venga sorpreso una seconda volta in stato di ebbrezza, le sanzioni previste dall'art. 186, comma 2 lett. a), b) o c) sono raddoppiate e si applicano unitamente alle sanzioni dell'art. 125 comma

<sup>34</sup> Dispositivo che impedisce l'avvio del motore nel caso in cui rileva alcool nell'espriato del conducente, che secondo la disciplina introdotta dall'art. 125, deve essere regolato sulla base del valore soglia pari a 0,0 g/l. Non si tratta di un strumento automatico che rileva autonomamente il tasso alcolemico del guidatore; lo stesso, infatti, deve essere attivato dal conducente per avviare la misurazione prima di accendere il motore.

<sup>35</sup> Niente alcool.

<sup>36</sup> Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436.

<sup>37</sup> Quindi solo a seguito di accertamento di reati di cui all'art. 186, comma 2, lett. b) e c) per tassi alcolemici superiori a 0,8 g/l.

<sup>38</sup> La disciplina, pertanto, non si applica ai titolari di patente rilasciata in altro Paese.

<sup>39</sup> Veicoli a motore aventi almeno quattro ruote e destinati rispettivamente al trasporto di persone o merci.

<sup>40</sup> Il mancato riferimento alla patente "italiana" nel comma 3-quater, primo periodo, lascia intendere che le sanzioni ivi previste siano applicabili anche ai titolari di patente comunitaria che reca i codici 68 e 69.

<sup>41</sup> Cioè la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 158 a euro 638, e la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a sei mesi.

<sup>42</sup> Sebbene nel comma 3-quater non sia specificata la categoria dei veicoli per i quali trova applicazione la norma, il richiamo contenuto al codice unionale 69 lascia intendere che la norma trovi applicazione solo per i veicoli per i quali esistono norme tecniche di riferimento per l'installazione del dispositivo alcolock, attualmente emanate solo per i veicoli delle categorie M e N. Sono fatte salve eventuali diverse indicazioni che potrebbero essere contenute nel decreto del MIT con il quale saranno determinate le caratteristiche, le modalità di installazione e le officine che potranno montare il dispositivo in parola.

3-quater, secondo periodo, quando il dispositivo alcolock sia alterato o manomesso o quando siano stati rimossi o manomessi i sigilli<sup>43</sup>.

Oltre alle ipotesi di concorso nell'applicazione delle sanzioni degli artt. 125 e 186 sopra descritte, si ritiene che la sanzione di cui all'art. 125, comma 3-quater, primo periodo, possa trovare applicazione in concorso con quella di cui all'art. 186-bis, nei confronti dei soggetti elencati nel primo comma di tale ultima norma, quando nei confronti degli stessi venga accertato un tasso alcolemico superiore a 0,0 g/l e fino a 0.50 g/l. Analogamente, troverà applicazione la sanzione dell'art. 125, comma 3-bis, in concorso con quella dell'art. 186-bis, comma 2, nel caso in cui il codice 68 non sia abbinato al codice 69.

Le nuove disposizioni non sono immediatamente vigenti e la loro efficacia è subordinata all'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il quale saranno determinate le caratteristiche, le modalità di installazione e le officine che potranno montare il dispositivo in parola.

Nelle more dell'emanazione del citato decreto, non potranno essere applicate sanzioni per inosservanza delle prescrizioni del codice 69 da solo o abbinato al codice 68.

Potranno, invece, trovare immediata applicazione le sanzioni per inosservanza delle prescrizioni relative al solo codice 68.

Riepilogando:

- a) per i titolari di patente (italiana o estera) con codici 68 e 69 applicati congiuntamente:
  - la guida con tasso alcolemico fino a 0,5 è punita con le sanzioni di cui all'art. 125, commi 3 e 5. Se il conducente rientra in una delle categorie di cui all'art. 186-bis comma 1, le predette sanzioni concorrono con quelle dell'art. 186-bis, comma 2;
  - la guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 è punita con le sanzioni dell'art. 186, comma 2, lett. a), b) o c) a seconda del tasso alcolemico rilevato;
  - la guida di un veicolo privo di alcolock o con alcolock non funzionante, in assenza di alcolemia, è punita con le sanzioni di cui all'art. 125, commi 3 e 5;
- b) per i titolari di patente (italiana o estera) con codice 68 applicato singolarmente, la guida con tasso alcolemico fino a 0,5 è punita con le sanzioni di cui all'art. 125, comma 3-bis. Se il conducente rientra in una delle categorie di cui all'art. 186-bis comma 1, le predette sanzioni concorrono con quelle dell'art. 186-bis, comma 2;
- c) per i titolari di patente (italiana o estera) con codice 69 applicato singolarmente, la guida di un veicolo privo di alcolock o con alcolock non funzionante, in assenza di alcolemia, è punita con le sanzioni di cui all'art. 125, commi 3 e 5;
- d) per il titolare di patente italiana con codici 68 e 69 applicati congiuntamente che circola con il dispositivo alcolock mancante, non funzionante, alterato, manomesso o con i sigilli rimossi, è punito con le sanzioni di cui all'art. 125, commi 3 e 5 raddoppiate.

---

<sup>43</sup> Da tale ultime ipotesi, sono esclusi, pertanto, i casi di circolazione con dispositivo mancante o non funzionante per i quali non troverà applicazione il concorso ma solo le sanzioni dell'art. 125. Nell'elencazione contenuta nell'art. 186, comma 9-quater, è presente anche l'ipotesi dei sigilli manomessi che nell'elencazione contenuta nell'art. 125, comma 3-quater non è indicata. Pertanto, in tale ipotesi non troverà applicazione il concorso ma solo le sanzioni dell'art. 186.

Art. 142  
(Limiti di velocità)

(Commi 1/5 omissis)

Comma 6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.

Comma 6-bis. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

**Comma 6-ter. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-bis, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-bis del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis.**

(Comma 7 omissis)

Comma 8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. **Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220,00 a euro 880,00 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.**

(Commi 9/12-quater omissis)

### 1. UNIFICAZIONE DELLE VIOLAZIONI DEI LIMITI DI VELOCITÀ

Il nuovo comma 6-ter introduce un meccanismo che consente, attraverso l'unificazione di più violazioni dei limiti di velocità, previste indifferentemente da una o diverse ipotesi contenute nei commi 7, 8, 9 o 9-bis, di estinguere gli illeciti con il pagamento della sanzione più grave aumentata di un terzo.

Il nuovo beneficio è applicabile in presenza di specifiche condizioni previste dalla norma:

- il superamento dei limiti di velocità è accertato con appositi dispositivi di controllo remoto della velocità, sia istantanea, sia media<sup>44</sup>;
- gli illeciti siano commessi all'interno di un lasso temporale di 1 ora calcolata dalla prima violazione accertata;
- gli illeciti devono essere commessi con lo stesso veicolo;

<sup>44</sup> Si ritiene che la procedura trovi applicazione solo per le violazioni che possono essere accertate da remoto, senza contestazione immediata, in virtù del richiamo congiunto ai commi 6 e 6-bis del medesimo art. 142. Mentre, la procedura risulta di difficile applicazione quando l'accertamento è effettuato attraverso le registrazioni del tachigrafo e addirittura inapplicabile in ipotesi di accertamento attraverso le registrazioni dei documenti relativi ai percorsi autostradali (ipotesi contenute nel comma 6 richiamato dal nuovo comma 6-ter) perché, in tali casi, non si ritiene concretamente realizzabile la contestazione differita e l'accertamento di più violazioni.

- gli illeciti devono essere commessi su un tratto di strada gestita dello stesso ente (Stato, Comune ecc., compresi i concessionari autostradali);

Per la procedura di unificazione si applicano le disposizioni di cui all'art. 198-bis<sup>45</sup>, tenendo presente che le due norme contengono differenze sostanziali che riguardano in particolare:

- L'art. 198-bis è riferito a illeciti uguali, l'art. 142 è riferito a illeciti che possono essere diversi;
- L'art. 198-bis prevede il pagamento della violazione notificata per prima, l'art. 142 prevede il pagamento della violazione più grave (che potrebbe anche non essere notificata per prima)<sup>46</sup>;
- L'art. 198-bis, prevede la possibilità di archiviare tutte le violazioni commesse nei novanta giorni antecedenti alla violazione notificata per prima, l'art. 142 consente l'archiviazione delle violazioni commesse nell'arco temporale di 1 ora tra le quali deve esserci anche quella più grave oggetto del pagamento;
- L'art. 198-bis consente l'unificazione degli illeciti prescindendo da dove sono stati commessi, l'art. 142 pone come condizione che siano commessi su una strada ricadente nella competenza dello stesso ente gestore della strada;
- L'art. 198-bis prevede l'attivazione della procedura attraverso il pagamento della sanzione pecuniaria di importo pari al triplo di quella prevista per la violazione accertata, l'art. 142 prevede l'attivazione della procedura con l'applicazione delle sanzioni previste per la violazione più grave aumentata di un terzo, quindi, non solo della sanzione pecuniaria, ma anche dell'eventuale sanzione accessoria della sospensione della patente<sup>47</sup>.

Fatte le predette precisazioni, si sintetizzano le procedure di cui all'art. 198-bis, che riguardano anche l'applicazione delle disposizioni introdotte nell'art. 142:

- All'unificazione non può procedere direttamente l'organo accertatore, anche se ha accertato tutte le violazioni commesse, ma deve essere attivata dal trasgressore informando il comando che ha accertato la violazione più grave che si intende estinguere inviando una richiesta formale<sup>48</sup>;
- L'attivazione della procedura deve avvenire entro 120 giorni dalla prima notifica ricevuta dal trasgressore di una delle violazioni ricomprese tra quelle commesse nell'arco di 1 ora, anche se non riferita alla violazione più grave<sup>49</sup>;
- Il pagamento della sanzione pecuniaria della violazione più grave aumentata di un terzo deve essere fatto entro 100 giorni dalla prima notificazione ricevuta di cui al punto precedente<sup>50</sup>;

<sup>45</sup> Articolo introdotto dal legge 5 agosto 2022, n. 108 di conversione del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, per il quale sono state fornite indicazioni operative con circolari del 7 settembre 2022 n. 28967 indirizzata agli Uffici di polizia e n. 28964 indirizzata agli altri uffici, di uguale contenuto, alla quale si rimanda.

<sup>46</sup> Tuttavia, nell'ipotesi in cui il trasgressore riceva più violazioni di uguale gravità, si ritiene che la sanzione da pagare con la maggiorazione di un terzo sia quella notificata per prima, in virtù del principio espresso in tal senso dall'art. 198-bis. Si precisa, invece, che la violazione più grave che deve essere estinta attraverso il pagamento della maggiorazione non debba essere necessariamente quella notificata per prima.

<sup>47</sup> Prevista per le violazioni di cui ai commi 8 (in caso di recidiva), 9 e 9-bis. Si ritiene che, invece, la maggiorazione di un terzo non possa trovare applicazione per la decurtazione del punteggio, atteso che la relativa disciplina è contenuta in una norma diversa (art. 126-bis) rispetto a quella a cui la violazione si riferisce (art. 142).

<sup>48</sup> La richiesta formale da parte del trasgressore al comando che ha accertato la violazione che dovrà essere estinta con la maggiorazione, ha lo scopo di consentire allo stesso di avere cognizione delle ragioni che giustificano la ricezione di un pagamento maggiorato rispetto a quello richiesto con la notifica del verbale, e di informare la Prefettura della circostanza che il trasgressore eventualmente identificato dovrà subire la sospensione della patente tenendo conto della maggiorazione di un terzo.

<sup>49</sup> Considerando che la prima notificazione ricevuta dal trasgressore potrebbe non corrispondere alla violazione più grave da estinguere, il conteggio dei 120 giorni per attivare la procedura di unificazione non deve necessariamente tener conto della data di notifica di quest'ultima.

<sup>50</sup> Considerando che la prima notificazione ricevuta dal trasgressore potrebbe non corrispondere alla violazione più grave da estinguere, il conteggio dei 100 giorni per eseguire il pagamento non deve tener conto necessariamente della data di notifica di quest'ultima.



- Il pagamento della sanzione di cui al punto precedente deve essere fatto a favore del comando che ha accertato la violazione che si vuole estinguere (quella più grave se di tipo diverso, quella notificata per prima se dello stesso tipo) comprensiva delle spese di notifica e accertamento se dovute;
- Il pagamento di cui al punto precedente può essere eseguito anche in più di una volta (ma comunque entro i 100 giorni predetti), integrando l'importo dovuto per raggiungere la somma effettivamente dovuta<sup>51</sup>;
- Se il trasgressore ha già provveduto al pagamento di una o più dei verbali che possono essere oggetto di unificazione, può chiederne il rimborso;
- Il trasgressore deve inviare richiesta di archiviazione ai comandi che hanno accertato le violazioni diverse da quella più grave da estinguere, allegando prova del pagamento della sanzione più grave aumentata di un terzo, e prova del pagamento delle spese di accertamento e notifica, se dovute, dei verbali per i quali si chiede l'archiviazione;
- Il responsabile del comando che riceve richiesta di archiviazione, verificato che ne ricorrono i presupposti<sup>52</sup>, lo dichiara con apposito provvedimento che deve essere comunicato all'interessato;
- Il comando che ha accertato la violazione più grave da estinguere provvede affinché all'effettivo trasgressore, se individuato, venga sospesa la patente con l'applicazione della maggiorazione;
- In caso di contestazione immediata di una violazione in argomento, questa interrompe la condizione posta dal comma 6-ter, relativa al termine di 1 ora entro il quale devono essere contenute le violazioni da unificare. In altri termini, il trasgressore potrà far valere l'unificazione per la violazione oggetto di contestazione immediata e di quelle eventualmente accertate nella stessa strada nell'ora precedente, allorquando riceverà le relative notifiche.

Nell'ipotesi in cui le violazioni che possono essere oggetto di unificazione siano state accertate tutte dallo stesso comando, non è possibile notificare solo la violazione più grave con la maggiorazione omettendo di verbalizzare o notificare le altre. Infatti, la procedura di unificazione, per espressa previsione contenuta nel comma 6-ter, può essere attivata solo se più favorevole, tuttavia, atteso che la maggiorazione interessa non solo la sanzione pecuniaria, ma anche la sanzione accessoria della sospensione della patente, la procedura deve essere necessariamente attivata a discrezione dell'interessato che potrebbe anche valutare di non attivarla in relazione a quanto per lui più favorevole.

## 2. VIOLAZIONE DEI LIMITI DI VELOCITÀ NEI CENTRI ABITATI

La modifica del comma 8 introduce un'ipotesi di recidiva per le violazioni dei limiti di velocità (tra 11 km/h e 40 km/h oltre il limite previsto) commesse nell'arco di un anno all'interno del centro abitato.

La fattispecie prevede l'applicazione di una sanzione pecuniaria più grave oltre alla sanzione accessoria della sospensione della patente da quindici a trenta giorni.

Al fine di rendere effettiva la nuova sanzione introdotta in caso di recidiva, risulta determinante poter verificare se lo stesso soggetto abbia commesso la medesima violazione entro l'anno precedente. In questo senso potrebbe essere utile l'informazione contenuta nell'Anagrafe degli abilitati alla guida relativa alla decurtazione del punteggio subita dal trasgressore<sup>53</sup>. Una volta verificata tale circostanza,

<sup>51</sup> Qualora, ad esempio, dopo aver ricevuto la notifica di una violazione il trasgressore ha provveduto al pagamento nell'importo base, e poi, a seguito della ricezione di altre violazioni commesse nell'arco di 1 ora e sulla stessa strada di quella già pagata, chieda di attivare la procedura di unificazione volendone estinguere un'altra perché più grave.

<sup>52</sup> Sebbene non espressamente previsto, si potrà valutare l'opportunità di richiedere al comando che ha accertato la violazione più grave da estinguere se effettivamente la procedura di unificazione ha seguito l'iter previsto.

<sup>53</sup> Infatti, la violazione dell'art. 142, comma 8, prevede la decurtazione di 3 punti sulla patente di guida.

si dovrà richiedere al comando che ha accertato la precedente violazione se la stessa è stata commessa all'interno del centro abitato.

Si evidenzia, inoltre, che considerato l'aumento della sanzione pecuniaria, qualora la seconda violazione fosse accertata senza contestazione immediata e, quindi, senza identificazione del trasgressore, il verbale dovrà contenere la sanzione prevista per l'ipotesi base<sup>54</sup>. In tali casi, se dopo aver notificato il verbale di contestazione all'intestatario del veicolo, venisse successivamente identificato l'effettivo trasgressore e nei confronti dello stesso si accertasse la presenza della recidiva in esame, si dovrà necessariamente rinotificare il medesimo verbale al fine di rendere nota la maggiorazione della sanzione determinata dalla recidiva<sup>55</sup>. La rinotifica dovrà essere eseguita nei confronti dell'intestatario del veicolo e anche nei confronti del trasgressore se diverso da quest'ultimo.

Art. 143

(Posizione dei veicoli sulla carreggiata)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

**Comma 2-bis. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi, nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili, i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia.**

(Commi 3/11 omissis)

Comma 12. Chiunque circola contromano in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.308. Dalla violazione prevista dal presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. In casi di recidiva la sospensione è da due a sei mesi. **Qualora dalla circolazione contromano di un veicolo ai sensi del presente comma derivi un incidente con morti o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del predetto veicolo.**

(Comma 13 omissis)

1. POSIZIONE SULLA CARREGGIATA DEI VELOCIPEDI

L'introduzione del comma 2-bis va letta nel contesto delle modifiche che hanno interessato la "zona di attestamento ciclabile" agli artt. 3, 7, 40 e 154.

Il nuovo comma 2-bis, in deroga all'obbligo di circolare il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, prevede che i velocipedi possano occupare qualsiasi posizione sulla carreggiata quando si trovino:

- sulle zone di attestamento ciclabili<sup>56</sup>;
- sulle strade urbane ciclabili<sup>57</sup>;

<sup>54</sup> Da 173 a 694 Euro.

<sup>55</sup> Da 220 a 880 Euro.

<sup>56</sup> Di cui all'art. 3, comma 1, lettera 55-bis).

<sup>57</sup> Di cui all'art. 2, comma 3, lettera e-bis).

- sulle zone ciclabili<sup>58</sup>.

La nuova norma specifica, inoltre, che i velocipedi quando percorrono le corsie ciclabili, devono occupare la parte più esterna della corsia stessa.

## 2. SANZIONI PER CONTROMANO IN CASO DI OMICIDIO STRADALE O LESIONI PERSONALI STRADALI

La modifica del comma 12 introduce la sanzione accessoria della confisca del veicolo che circolando contromano nelle situazioni previste dallo stesso comma 12<sup>59</sup>, abbia provocato un incidente stradale mortale (art. 589-bis cp) o con lesioni gravi o gravissime (art. 590-bis cp).

### Art. 145

(Precedenza)

(Commi 1/4 omissis)

**Comma 4-bis. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti.**

**Comma 4-ter. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.**

(Commi 5/6 omissis)

**Comma 7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ~~ferroviarie o~~ tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.**

(Commi 8/11 omissis)

Con la modifica del comma 4-bis vengono ridefinite le regole relative alla precedenza nei confronti dei ciclisti che circolano sulle strade urbane ciclabili. Con la nuova formulazione è stata eliminata la priorità che avevano i ciclisti rispetto ai conducenti di altri veicoli quando transitano sulle predette strade<sup>60</sup>, richiamando per questi ultimi le regole ordinarie relative alla precedenza. Si prevede, infatti, che i conducenti di veicoli diversi dai velocipedi autorizzati al transito nelle strade urbane ciclabili devono prestare massima attenzione ai pedoni ed ai ciclisti in transito.

Anche con la modifica del comma 4-ter si ridefiniscono le regole relative alla precedenza nei confronti dei ciclisti. La nuova formulazione introduce l'obbligo di dare la precedenza agli stessi quando circolano sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.

La modifica del comma 7 deve essere letta nel contesto generale delle modifiche in tema di passaggi a livello (Vedi artt. 25, 40, 44 e 147). Il divieto di impegnare l'area del passaggio a livello è stato

<sup>58</sup> Di cui all'art. 3, comma 1, lettera 54-bis).

<sup>59</sup> In corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate.

<sup>60</sup> Nella precedente formulazione del comma 4-bis, i conducenti dei velocipedi avevano sempre la precedenza sui conducenti di altri veicoli quando erano in transito sulle strade urbane ciclabili, o quando vi si immettevano anche da luoghi non soggetti a pubblico passaggio. Tale formulazione aveva destato non poche perplessità considerando che il diritto di precedenza riconosciuta ai velocipedi in caso di immissione da luoghi non soggetti a pubblico passaggio contraddiceva le regole generali sulla precedenza, costringendo i conducenti di altri veicoli a prestare massima attenzione sulle strade che si intersecavano con accessi privati.

inserito nel comma 4 dell'art. 147, il cui contenuto deve essere tenuto in considerazione anche per i relativi aspetti sanzionatori.

Art. 147

(Comportamento ai passaggi a livello)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e **senza dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44**, gli utenti della strada:

**a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;**

**b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista.**

**Comma 2-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano accesi.**

Comma 3. Gli utenti della strada non devono **impegnare o** attraversare un passaggio a livello **protetto con barriere o semibarriere** quando:

- a) **le barriere o le semibarriere** siano chiuse o **in movimento di chiusura**;
- b) **le barriere o le semibarriere** siano in movimento di apertura;
- c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;
- d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.

Comma 3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito **dai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa**, può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, **approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

**Comma 3-ter. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi.**

Comma 4. Gli utenti della strada **non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso, devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo o di intrappolamento tra le barriere**, il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari, **eventualmente anche abbattendo le barriere**, o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.

Comma 5. Chiunque, **in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-bis e 3, lettere a), c) e d), impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima**

**sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera b), impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.**

Comma 6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5, **primo e secondo periodo**, per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

Comma 6-bis. **L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bis è consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.**

La modifica dell'art. 147 deve essere letta nel contesto generale delle modifiche in tema di passaggi a livello (Vedi artt. 25, 40 e 44).

Attraverso le modifiche all'art. 147 si ridefiniscono le regole relative al comportamento che gli utenti devono tenere in fase di attraversamento delle diverse tipologie di passaggi a livello, al duplice fine di garantire una maggiore sicurezza nell'esecuzione dell'attraversamento e di consentire in maniera efficace l'accertamento delle violazioni a distanza previsto dai commi 3-bis e 3-ter.

In particolare:

- **il comma 2** disciplina i comportamenti da tenere nei **passaggi a livello senza barriere o semibarriere e senza il dispositivo di segnalazione luminosa e acustica**, prevedendo:
  - ◆ in presenza del solo segnale di obbligo di dare la precedenza, gli utenti della strada<sup>61</sup> possono attraversare rapidamente i binari solo dopo che si siano assicurati che non arrivi il treno; in caso contrario, devono fermarsi prima della linea di arresto;
  - ◆ in presenza del segnale di obbligo di fermarsi e dare la precedenza, gli utenti della strada devono fermarsi in ogni caso prima della linea di arresto attraversando il passaggio solo dopo aver accertato che non ci sia nessun treno in vista.
- **il comma 2-bis** disciplina i comportamenti da tenere **nei passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica presenti** (anche alternativamente), prevedendo che gli utenti della strada si fermino sempre prima della linea di arresto continua quando i dispositivi sono in funzione; **il comma 3** disciplina i comportamenti che tutti gli utenti della strada devono tenere nei **passaggi a livello protetti con barriere o semibarriere**, ponendo un divieto di impegno<sup>62</sup> e attraversamento quando:
  - ◆ le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura o apertura;
  - ◆ i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica siano in funzione;
  - ◆ I mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere siano in funzione.

Il comma 3-bis, originariamente introdotto dal decreto-legge 121/2021, prevede la possibilità di procedere all'accertamento automatico delle violazioni riguardanti i comportamenti da tenere ai passaggi a livello, con appositi dispositivi approvati o omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con la modifica del comma 3-bis, il rimando alle violazioni accertabili da remoto non è soltanto a quelle di cui al comma 3 (come previsto nella precedente formulazione), ma anche a quelle di cui al nuovo comma 2-bis (relativo ai passaggi a livelli incustoditi ma con dispositivi di segnalazione luminosa o acustica che prima dell'odierna modifica erano ricompresi nel comma 3).

<sup>61</sup> L'utilizzo del termine *utenti della strada* lascia intendere che i relativi obblighi debbano essere osservati non solo dai conducenti dei veicoli, ma anche dei pedoni.

<sup>62</sup> Il divieto di impegnare il passaggio a livello rappresenta una novità rispetto alla precedente formulazione dell'art. 147 in cui era previsto solo il divieto di "attraversare". Di conseguenza, si risponde della violazione anche solo quando si supera la linea di arresto senza attraversare i binari.

Occorre tuttavia, precisare che, per espressa previsione l'accertamento automatico può essere effettuato solo sui passaggi a livello in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa (non è sufficiente la presenza dei soli dispositivi acustici) e dopo almeno tre secondi dall'accensione dei predetti dispositivi<sup>63</sup>.

Si sottolinea che i tre secondi dall'accensione dei dispositivi di segnalazione luminosa devono essere rispettati anche quando l'accertamento della violazione è effettuato dall'operatore di polizia: l'attraversamento o l'impegno del passaggio a livello (protetti o non protetti) deve, quindi, considerarsi lecito se avviene entro i tre secondi successivi all'accensione dei predetti dispositivi.

Nella circostanza, si segnala che, a seguito delle modifiche in argomento, le violazioni di cui all'art. 147, commi 2-bis e 3 sono state inserite nell'elenco delle violazioni per le quali non è necessaria la contestazione immediata quando accertate con appositi dispositivi approvati o omologati, di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettera g-bis.

La modifica del comma 4, ridefinisce i comportamenti da tenere nell'impegnare un passaggio a livello. Innanzitutto, viene riportato il divieto già previsto nella precedente formulazione dell'art. 145, comma 7, di impegnare il passaggio a livello quando non è possibile proseguire e sgombrare in breve tempo l'area. Si introduce, altresì, un'importante novità relativa alla possibilità di abbattere le barriere quando ciò sia l'unica via percorribile per assolvere l'obbligo di sgomberare l'area del passaggio a livello in caso di arresto forzato del veicolo o intrappolamento tra le barriere medesime.

Con la modifica del comma 5 si rivede tutto l'apparato sanzionatorio dell'art. 147. Permangono i medesimi importi della sanzione pecuniaria (da 87 a 344 euro) prevista per le violazioni contenute nel divieto di impegnare o attraversare il passaggio a livello con barriere o semibarriere in movimento di apertura (di cui al comma 3, lettera b). Per le restanti ipotesi di violazione, invece, è stata introdotta una sanzione pecuniaria più grave (da 200 a 800 euro).

Con la modifica del comma 6 si mantiene la sospensione della patente in caso di recidiva, ma solo per le violazioni più gravi, restando esclusa, quindi, quella di cui al comma 3, lettera b, sopra indicata.

La modifica del comma 6-bis riguarda l'installazione dei dispositivi di accertamento automatico delle violazioni che non è più posta a carico dell'ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Qualora sia quest'ultimo a volere procedere all'installazione, la norma richiede la preventiva sottoscrizione di una convenzione con l'ente proprietario della strada, atteso che il dispositivo automatico insiste sulla sede stradale e non su quella ferroviaria<sup>64</sup>.

La gestione dei dispositivi quali strumenti di rilevamento delle violazioni, invece, spetta agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, dai quali deve ritenersi escluso il personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, di cui all'art. 12, comma 3. Infatti, sebbene a tali soggetti sia riconosciuta la possibilità di accertare le violazioni previste dal codice della strada commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza, l'art. 201, comma 1-quater, prevede che i dispositivi di rilevamento automatico delle violazioni (tra le quali sono ricomprese quelle di cui all'art. 147, commi 2-bis e 3) siano gestiti dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, fra i quali non rientrano i soggetti indicati.

<sup>63</sup> La previsione del comma 3-ter risolve un problema di ordine pratico legato all'assenza, in tali segnali luminosi, della fase di preavviso di arresto, analoga al giallo dei segnali semaforici. Per tale ragione, è stato introdotto un intervallo di tempo, pari a tre secondi, che deve trascorrere dopo che sia entrata in funzione la segnalazione luminosa prima che possa essere accertata la violazione, con funzione di preavviso.

<sup>64</sup> Per completezza di informazione, si riporta il testo dell'art. 17, comma 2, della legge n. 177/2024 secondo cui *“Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione”*.

Art. 148  
(Sorpasso)

(Commi 1/9 omissis)

Comma 9-bis. **Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri.** Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.

(Commi 10/16 omissis)

Con la modifica del comma 9-bis vengono ridefinite le regole relative al sorpasso dei velocipedi da parte dei conducenti di autoveicoli. Pur rimanendo sostanzialmente inalterato, con la modifica in esame l'obbligo di usare la massima prudenza nell'esecuzione del sorpasso è stato ulteriormente rafforzato, essendo stato esteso alla circolazione su tutte le strade e non solo su quelle urbane ciclabili come prevedeva la precedente formulazione. Inoltre, viene previsto che, laddove le condizioni della strada lo consentano, la distanza laterale durante la fase di sorpasso sia di almeno di 1,5 metri.

Art. 150

(Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna)

(Commi 1/2 omissis)

**Comma 2-bis ABROGATO**

(Commi 3/5 omissis)

L'abrogazione del comma 2-bis<sup>65</sup> deve essere letta alla luce delle altre disposizioni che regolano la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile<sup>66</sup>, in quanto costituisce diretta conseguenza delle modifiche che ne hanno ridefinito il significato (art. 3, comma 1, n. 12-ter) e le regole di istituzione (art. 7, comma 1, lett. i-bis).

Infatti, aver limitato alle sole operazioni di sorpasso la possibilità per gli altri veicoli provenienti dall'opposto senso di marcia di impegnare tale corsia<sup>67</sup>, ha reso, di fatto, superflua la previsione contenuta nel comma 2-bis abrogato.

Art. 153

(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi)

<sup>65</sup> Il comma 2-bis abrogato prevedeva che *“Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.”*

<sup>66</sup> Introdotta nel codice della strada dal decreto-legge n. 76/2020.

<sup>67</sup> Sempreché la stessa non sia occupata da un velocipede e sia valicabile perché delimitata da striscia discontinua.

Comma 1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli ~~a motore~~ e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti.

(Commi 2/11 omissis)

Per il commento della modifica del comma 1, si rimanda al commento relativo alle modifiche dell'art. 68.

Art. 154

(Cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare; **dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile.**

(Comma 3 omissis)

**Comma 3-bis. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico.**

La modifica del comma 2 e l'introduzione del comma 3-bis devono essere letti nel contesto delle modifiche che hanno interessato la nuova "zona di attestamento ciclabile" che ha sostituito la precedente "casa avanzata", di cui agli artt. 3, 7, 40 e 143.

Con la modifica del comma 2, si esclude l'obbligo di segnalare manualmente le manovre per i conducenti di velocipedi che si trovano all'interno delle zone di attestamento ciclabile.

Il nuovo comma 3-bis consente ai conducenti di velocipedi di cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile solo quando il semaforo è rosso.

Occorre considerare, tuttavia, che secondo il combinato disposto dell'art. 143, comma 2-bis e dell'art. 154, comma 3-bis, quando i conducenti dei velocipedi si trovano nella zona di attestamento ciclabile e il semaforo è verde, al fine di cambiare direzione devono rispettare le regole generali relative alla mano da tenere, in particolare, quella dell'obbligo di tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata<sup>68</sup>.

<sup>68</sup> Prevista dal comma 2, dell'art. 143 per i veicoli sprovvisti di motore.



Art. 158

(Divieto di fermata e di sosta dei veicoli)

(Commi 1/4 omissis)

Comma 4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da euro 165 ad euro 660** per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e **da euro 330 a euro 990** per i restanti veicoli.

Comma 5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, **lettere a), b), c), d), e), g), h), h-bis), h-ter)** e del comma 2, **lettera i)** è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 per i restanti veicoli

**Comma 5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 lettera f), e del comma 2, lettere d) e h) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli.**

(Commi 6/7 omissis)

Con la modifica del comma 4-bis vengono inasprite le sanzioni in caso di sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.

Sono stati aumentati gli importi delle sanzioni<sup>69</sup> per i casi di sosta vietata di cui al comma 1, lettera f)<sup>70</sup>, comma 2, lettere d)<sup>71</sup> e h)<sup>72</sup>, che sono stati espunti dal comma 5 per essere disciplinati dal nuovo comma 5-bis. Sono rimasti, invece, invariati gli importi delle sanzioni per le restante ipotesi disciplinate dal comma 5.

Art. 173

(Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)

(Commi 1/3 omissis)

Comma 3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da euro 250 a euro 1000** e **alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.**

Con la modifica dell'art. 173, comma 3-bis sono state inasprite le sanzioni per l'uso scorretto di apparecchi telefonici e digitali indicati nel comma 2 attraverso l'aumento della sanzione pecuniaria e

<sup>69</sup> Ora è prevista una sanzione pecuniaria da 87 a 328 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da 165 a 660 Euro per i restanti veicoli.

<sup>70</sup> Sosta nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione.

<sup>71</sup> Sosta negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza.

<sup>72</sup> Sosta nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici.

l'introduzione della sanzione accessoria della sospensione della patente già alla prima violazione. Gli aumenti interessano anche l'ipotesi di recidiva nel biennio per cui sono previsti un aumento della sanzione pecuniaria e un periodo più lungo di sospensione della patente.

L'introduzione della sospensione della patente come conseguenza della prima violazione dell'art. 173 deve essere coordinata con la previsione della sospensione breve di cui all'art. 218-ter per i titolari di patente con un punteggio inferiore a 20. Infatti, nelle ipotesi in cui concorrano entrambe le tipologie di sospensione<sup>73</sup> deve essere applicata per prima quella breve, secondo le procedure indicate nel citato art. 218-ter e, successivamente, trasmettere la patente al Prefetto per l'adozione del provvedimento di sospensione ai sensi e nei termini di cui all'art. 173<sup>74</sup>.

Si segnala, infine, che la legge 177/2024 ha modificato anche la tabella dei punteggi di cui all'art. 126-bis cds con riferimento alle violazioni disciplinate dall'art. 173. Ora si prevede una decurtazione di 8 punti per la violazione del comma 3, relativa al mancato utilizzo di lenti o altri apparecchi prescritti<sup>75</sup>. Per la violazione relativa all'uso scorretto del telefono o di altri apparecchi di cui al comma 3-bis, è stata mantenuta la decurtazione di 5 punti alla prima violazione, ed è stata aumentata a 10 punti nel caso di recidiva.

Art. 175

(Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)

(Commi 1/2 omissis)

**Comma 2-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera a), sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1, è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto di maggiore età.**

(Commi 3/17 omissis)

L'introduzione del comma 2-bis risponde all'esigenza di consentire la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di motocicli che hanno una larga diffusione sul mercato e che hanno prestazioni molto simili a quelli che erano già autorizzati a percorrere queste tipologie di strade. La nuova norma consente la circolazione ai motocicli con cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico o di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico, a condizione che gli stessi siano condotti da persone maggiorenni.

La conduzione dei predetti veicoli da parte di conducenti minorenni deve essere sanzionata ai sensi del comma 16.

<sup>73</sup> Cioè quando il trasgressore è titolare di una patente con meno di 20 punti.

<sup>74</sup> La violazione dell'art. 173 è l'unica ipotesi in cui la sospensione breve concorre con quella ordinaria prevista come sanzione accessoria dalla norma di comportamento, in ragione della particolare pericolosità della distrazione derivante dall'uso dello smartphone durante la guida, che costituisce la principale causa di incidentalità stradale. In tutti gli altri casi in cui si applica la sospensione breve, le norme la cui violazione comporta l'applicazione del nuovo istituto non prevedono la sospensione della patente come sanzione accessoria.

<sup>75</sup> In precedenza era prevista la decurtazione di 5 punti.

Art. 176

(Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)

(Commi 1/8 omissis)

Comma 9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. **Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.**

(Commi 10/22 omissis)

Con la modifica del comma 9 si prevede che, nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate<sup>76</sup>, reso noto da apposito segnale, il divieto stesso si traduce nell'obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata. L'obbligo vale solo sulle autostrade, a prescindere dal numero di corsie per carreggiata e anche se la strada è libera e non vi siano manovre di sorpasso in atto.

Art. 177

(Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze)

(Commi 1/3 omissis)

**Comma 3-bis. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 -bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 -bis impiegati nella procedura di cui all' articolo 43, comma 5 -bis.**

(Commi 4/5 omissis)

**Comma 5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi.**

La modifica dell'art. 177 introduce nuovi obblighi connessi alla regolazione del traffico attuata attraverso il nuovo istituto della safety car di cui all'art. 43.

Il nuovo comma 3-bis prevede il divieto di sorpasso dei veicoli impegnati nella procedura di rallentamento del traffico, imponendo il rallentamento graduale azionando i dispositivi di

<sup>76</sup> Di cui all'art. 148, comma 14.

segnalazione di pericolo (quattro frecce), e l'osservanza di eventuali segnalazioni imposte dai soggetti impegnati nell'attività di rallentamento.

Il nuovo comma 5-bis prevede sanzioni nei confronti di chi non rispetta le regole di comportamento dettate dal comma 3-bis, e cioè la violazione del divieto di sorpasso, dell'obbligo di rallentare o di accendere le quattro frecce e il mancato rispetto delle segnalazioni dei soggetti impegnati nell'attività di rallentamento.

L'osservanza degli obblighi imposti dalla norma presuppone la sussistenza delle condizioni di cui all'art. 43, commi 5-bis e 5-ter, cioè l'attività di rallentamento deve essere svolta:

- su strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico;
- con i veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, o dei soggetti in possesso dell'abilitazione per la scorta ai veicoli eccezionali che tengono in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza safety car".

Inoltre, occorre tenere in considerazione che l'attività di safety car è subordinata all'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'interno che stabilisce le modalità di esecuzione delle procedure di rallentamento e regolazione, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle loro attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi. Pertanto, anche l'osservanza dei nuovi obblighi previsti dall'articolo 177 in argomento è subordinata all'adozione del predetto decreto.

Nelle more dell'emanazione del decreto, il mancato rispetto delle segnalazioni degli organi di polizia stradale cui già compete l'attività di regolazione del traffico durante l'esecuzione delle operazioni di rallentamento sono sanzionate ai sensi degli artt. 43 e 146, comma 2.

Art. 182

(Circolazione dei velocipedi)

(Comma 1 omissis)

Comma 1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili, **sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.**

(Commi 2/9-bis omissis)

**Comma 9-ter ABROGATO**

(Comma 10 omissis)

Con la modifica del comma 1-bis la deroga alla regola che impone ai conducenti di velocipedi di marciare in fila indiana o affiancati in numero non superiore a due quando circolano sulle strade urbane ciclabili, è stata estesa anche alle ipotesi in cui la circolazione avviene sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.

## Art. 186

(Guida sotto l'influenza dell'alcool)

(Commi 1/9-bis omissis)

**Comma 9-ter.** Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c) è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 68 Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436” di cui all’Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all’articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), il Prefetto dispone l’obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell’articolo 128, allo scopo di consentire l’adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell’articolo 136- bis, comma 4, secondo periodo.

**Comma 9-quater.** Le sanzioni previste dal comma 2, lettere a), b) e c) sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-ter. Ferme restando le sanzioni previste dall’articolo 125, comma 3-quater, le sanzioni di cui al comma 2, lettere a), b) e c) del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all’articolo 125, comma 3-ter sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.

Le modifiche dell’art. 186 riguardano esclusivamente la disciplina dello strumento dell’alcolock<sup>77</sup>, che deve essere letta alla luce delle modifiche che hanno interessato l’art. 125.

Il nuovo comma 9-ter prevede l’apposizione sulla patente italiana<sup>78</sup> del conducente condannato per guida in stato di ebbrezza alcolica<sup>79</sup>, dei codici unionali relativi alla “Limitazione dell’uso” nr. 68<sup>80</sup> e 69<sup>81</sup>, di cui all’Allegato I della Direttiva 2006/126/CE.

Sebbene il comma 9-ter preveda che l’apposizione dei codici discenda dalla condanna per i reati di cui al comma 2, lett. b) e c), la concreta apposizione degli stessi è disposta all’esito della visita di revisione della patente ai sensi dell’art. 128 cds, disposta dal Prefetto competente dopo la sentenza di condanna stessa.

Le prescrizioni dei codici unionali, secondo quanto indicato dalla norma, devono avere durata non inferiore a 2 anni per il reato di cui all’art. 186, comma 2, lettera b), e di 3 anni per l’ipotesi di cui alla lettera c). La durata stabilita nella misura minima dalla norma può anche essere prolungata in

<sup>77</sup> Dispositivo che impedisce l’avvio del motore nel caso in cui rileva alcool nell’espriato del conducente, che secondo la disciplina introdotta dall’art. 125, deve essere regolato sulla base del valore soglia pari a 0,0 g/l. Non si tratta di un sistema che agisce autonomamente rilevando automaticamente il tasso alcolemico del guidatore, ma di uno strumento che deve essere attivato da quest’ultimo dando avvio alla procedura di misurazione.

<sup>78</sup> L’applicazione congiunta delle limitazioni a seguito di sentenza di condanna per guida in stato di ebbrezza può avvenire solo su una patente italiana, anche ottenuta a seguito di conversione obbligatoria di patente UE o SEE prevista dall’art. 136-bis, comma 4, prima della visita di revisione, per il titolare avente residenza normale in Italia.

<sup>79</sup> È esclusa l’ipotesi di violazione amministrativa prevista dall’art. 186, comma 2, lettera a).

<sup>80</sup> Niente alcool.

<sup>81</sup> Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436.

occasione del rinnovo di validità della patente da parte della Commissione Medica Locale, qualora vengano riscontrate condizioni tali da renderlo necessario a giudizio della Commissione stessa.

Il comma 9-ter, stabilisce in modo generico che le prescrizioni abbiano decorrenza dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. Si ritiene che la norma debba essere letta nel senso che la sentenza deve essere definitiva, in quanto, secondo il contenuto dell'art. 224 cds, la comunicazione della condanna da parte del Tribunale al Prefetto, avviene solo quando la stessa sentenza è divenuta irrevocabile. Per espressa previsione normativa, la durata delle prescrizioni dei codici unionali 68 e 69 decorre dal momento in cui viene restituita la patente al titolare dopo la sentenza di condanna, cioè da quando sono cessati gli effetti sospensivi conseguenti agli illeciti previsti dall'art. 186. Pertanto, qualora dopo la sentenza di condanna l'interessato non debba scontare altro periodo di sospensione della patente, le prescrizioni vanno applicate immediatamente.

Il nuovo comma 9-quater introduce aggravanti nei confronti dei conducenti autori degli illeciti di guida in stato di ebbrezza<sup>82</sup>, prevedendo l'aumento di un terzo delle sanzioni qualora gli stessi siano titolari di una patente italiana sulla quale siano stati apposti i codici 68 e 69 a seguito di precedente condanna<sup>83</sup>. Le medesime sanzioni delle lett. a), b) e c) del comma 2 sono, invece, raddoppiate per il conducente titolare di patente italiana con i codici 68 e 69 apposti a seguito di precedente condanna che guida in stato di ebbrezza un veicolo con dispositivo alcolock alterato o, manomesso, ovvero con i sigilli rimossi o manomessi. In tali ultimi casi, le sanzioni dell'art. 186 possono concorrere con le sanzioni dell'art. 125, comma 3-quater, ultimo periodo.

L'efficacia delle nuove disposizioni relative all'alcolock è subordinata all'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il quale saranno determinate le caratteristiche, le modalità di installazione e le officine che potranno installare il dispositivo stesso.

Come indicato nel commento all'art. 125, l'emanazione del predetto decreto condiziona l'applicazione delle sanzioni con specifico riferimento alla violazione delle prescrizioni del codice 69.

Pertanto, non potranno trovare immediata applicazione le aggravanti previste dal comma 9-quater, secondo periodo<sup>84</sup> perché riferite al dispositivo alcolock.

Troveranno, invece, immediata applicazione le aggravanti introdotte dal comma 9-quater, primo periodo<sup>85</sup> nei confronti del conducente titolare di patente di guida italiana sulla quale sono stati apposti i codici unionali 68 e 69 a seguito di condanna per guida in stato di ebbrezza alcolica.

Si sottolinea che in presenza di più di una ipotesi di maggiorazione della sanzione prevista dal comma 2<sup>86</sup>, la sanzione amministrativa pecuniaria che dovrà essere corrisposta dal trasgressore<sup>87</sup> deve essere calcolata applicando le singole maggiorazioni sull'importo previsto per la sanzione base<sup>88</sup>. Quindi, ad esempio, in caso di conducente in stato di ebbrezza che ha provocato un incidente stradale<sup>89</sup> e che

<sup>82</sup> Per tutte le ipotesi previste dal comma 2 (anche quella amministrativa).

<sup>83</sup> Infatti, la norma prevede l'aggravamento sanzionatorio solo per coloro che si trovino nelle condizioni di cui al comma 9-ter, cioè abbiano la patente con le limitazioni di cui ai codici 68 e 69 apposte congiuntamente sulla sola patente italiana a seguito di condanna per guida in stato di ebbrezza. Per tale motivo l'aggravamento sanzionatorio non può essere applicato al conducente titolare di patente italiana sulla quale siano apposti singolarmente o congiuntamente i codici unionali 68 e 69 a seguito di visita di revisione o di conferma di validità della patente. Analogamente, l'aggravamento sanzionatorio non può essere applicato al conducente titolare di patente comunitaria sulla quale siano apposti singolarmente o congiuntamente i codici unionali 68 e 69.

<sup>84</sup> Raddoppio delle sanzioni in caso di circolazione con il dispositivo alcolock alterato o manomesso ovvero con i sigilli rimossi o manomessi.

<sup>85</sup> Aumento di un terzo delle sanzioni.

<sup>86</sup> Comma 2-bis, comma 9-quater, primo periodo, comma 9-quater, secondo periodo e art. 186-bis, comma 3.

<sup>87</sup> Di cui al comma 2, lettera a). La determinazione delle maggiorazioni relative alle ipotesi penali compete al giudice penale.

<sup>88</sup> Che al momento va da euro 543 a euro 2.170.

<sup>89</sup> Che prevede il raddoppio della sanzione.

è titolare di patente sulla quale sono stati apposti i codici unionali 68 e 69<sup>90</sup>, l'importo dovuto dal trasgressore corrisponderà al raddoppio della sanzione base<sup>91</sup>, alla quale andrà aggiunto l'aumento di 1/3 sempre della sanzione base<sup>92</sup>.

Si sottolinea, inoltre, che l'aumento di 1/3 previsto dal comma 9-quater, primo periodo e il raddoppio previsto dal comma 9-quater, secondo periodo non possono concorrere. Il primo si applica da solo al conducente in stato di ebbrezza che è stato precedentemente condannato per il reato di guida in stato di ebbrezza e che ha sulla patente i codici 68 e 69. Il secondo si applica da solo al conducente in stato di ebbrezza che è stato precedentemente condannato per il reato di guida in stato di ebbrezza e che ha sulla patente i codici 68 e 69, se l'alcolock è alterato o manomesso o con i sigilli alterati o rimossi.

Riepilogando:

per i soli titolari di patente italiana con codici 68 e 69 applicati congiuntamente a seguito di sentenza di condanna per guida in stato di ebbrezza:

- la guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 è punita con le sanzioni previste a seconda dei casi dall'art. 186, comma 2, lett. a) b) o c), aumentate di 1/3. Se il conducente rientra in una delle categorie di cui all'art. 186-bis comma 1, il già menzionato aumento si applica sulle sanzioni calcolate ai sensi dell'art. 186-bis, comma 3;
- la guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 di un veicolo con alcolock alterato o manomesso o con dispositivi rimossi o manomessi è punita con le sanzioni raddoppiate previste a seconda dei casi dall'art. 186, comma 2, lett. a) b) o c), a cui si aggiungono le sanzioni dell'art. 125, commi 3 e 5, anch'esse raddoppiate. Se il conducente rientra in una delle categorie di cui all'art. 186-bis comma 1, il già menzionato aumento si applica sulle sanzioni calcolate ai sensi dell'art. 186-bis, comma 3.

Art. 187

**(Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti)**

Comma 1. Chiunque guida ~~in stato di alterazione psico-fisica~~ dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.

Comma 1-bis. Se il conducente ~~in stato di alterazione psico-fisica~~ dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate

<sup>90</sup> Che prevede l'aumento di 1/3 della sanzione.

<sup>91</sup> Da 1.086 euro (543 euro x 2) a 4.340 euro (2.170 euro x 2).

<sup>92</sup> Quindi, all'importo di 1.086 euro o 4.340 euro risultante dal raddoppio della sanzione base, andrà aggiunto 1/3 della sanzione base corrispondente a 181 euro o 723,33 euro, per un totale di 1.267 euro (1.086 + 181) o 5.063,33 euro (4.340 + 723,33).

e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.

(Commi 1-ter/1-quater omissis)

Comma 2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione **agli accertamenti di cui ai commi 2-bis e 3**, gli organi di Polizia stradale di cui all'*articolo 12*, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

Comma 2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 **danno** esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, **gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2**, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono **sottoporre i conducenti** ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di **fluido** del cavo orale, prelevati **secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.**

Comma 3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, **qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale** ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'*articolo 12*, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.

(Commi 4/5 omissis)

Comma 5-bis. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi **2-bis**, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, **impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo.** Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.

**Comma 5-ter. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5, e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il**



trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Comma 6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5 dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrenti dalla data del provvedimento di revoca.

Comma 6-bis. Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione ad esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida, e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione ad esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.

Comma 6-ter. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-bis, quando i reati di cui ai commi 1 e 8, sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni di cui al presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

Comma 6-quater. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore ad un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive.

Comma 8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente in via

**cautelare fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.**

(Comma 8-bis omissis)

L'art. 187 è stato oggetto di una profonda revisione che ha modificato sia il titolo di reato, sia le modalità di accertamento dello stesso e ha introdotto meccanismi cautelari e sanzionatori di maggior rigore in coerenza con la particolare pericolosità della condotta.

#### 1. MUTAMENTO DEL TITOLO DEL REATO E SUOI ELEMENTI COSTITUTIVI

La prima novità riguarda il titolo del reato che emerge già dalla lettura della rubrica dell'art. 187 che ora reca la formulazione "*Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti*".

Diversamente dalla precedente previsione normativa che richiedeva la sussistenza di due concomitanti elementi per la configurabilità del reato<sup>93</sup>, a seguito della modifica è sufficiente acquisire la prova dell'assunzione della sostanza prima della guida<sup>94</sup>.

Nulla è, invece, cambiato in merito alla quantità di sostanza stupefacente o psicotropa che deve essere assunta o rinvenuta nell'organismo ai fini della punibilità della condotta: come la precedente formulazione, anche la nuova norma non prevede un limite quantitativo oltre il quale il conducente può essere considerato positivo<sup>95</sup>. Per rispondere del reato di cui all'art. 187 è sufficiente che, a seguito di accertamenti analitici di secondo livello effettuati su campioni di liquidi biologici, vengano rinvenute molecole di sostanze stupefacenti o psicotrope.

#### 2. MODALITÀ DI ACCERTAMENTO

Le modalità di accertamento del reato sono disciplinate dai nuovi commi 2, 2-bis, 3, 4 e 5 e consistono, sostanzialmente, in accertamenti analitici di secondo livello su liquidi biologici, da eseguire presso determinate strutture indicate dalla norma.

L'esecuzione degli accertamenti analitici di secondo livello, che sono considerati accertamenti urgenti sulla persona ai sensi dell'art. 354 cpp, presuppone la sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti indicati dalla norma:

- la positività agli accertamenti preliminari di tipo qualitativo, da eseguire attraverso prove non invasive anche mediante l'uso di strumenti di screening portatili;
- il ragionevole motivo di ritenere che il conducente si trovi sotto l'effetto della sostanza;
- il coinvolgimento del conducente in un incidente stradale le cui conseguenze richiedano la prestazione di cure mediche ospedaliere.

Pertanto, come avveniva anche sotto la vigenza della precedente norma, il conducente può essere sottoposto al prelievo di liquidi biologici solo laddove sussista uno o più dei predetti presupposti.

<sup>93</sup> La norma precedente, che puniva la guida in stato di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti, richiedeva la prova del cosiddetto parametro analitico, ovvero l'assunzione della sostanza stupefacente, a cui doveva essere associata la prova del cosiddetto parametro clinico, ovvero lo stato di alterazione psicofisica riconducibile all'assunzione medesima.

<sup>94</sup> Lo stato di alterazione è, invece, rimasto quale elemento costitutivo della fattispecie quando la guida dopo aver assunto stupefacenti costituisce presupposto di incidenti gravi, integrando una circostanza aggravante del reato di omicidio stradale, di cui all'art. 589-bis cp e del reato di lesioni personali stradali, di cui all'art. 590-bis cp.

<sup>95</sup> L'assenza di tale limite quantitativo minimo ha sempre contraddistinto la differenza tra le condotte punite dagli artt. 186 e 187 cds in quanto, mentre per la punibilità per il reato di guida in stato di ebbrezza di cui all'art. 186 è sufficiente la presenza di un certo tasso alcolemico nel sangue (superiore a 0,5g/l), essendo irrilevante la prova della sintomatologia riportata dal conducente e riconducibile ad un effettivo stato di ebbrezza, per la punibilità del reato di cui all'art. 187 non ha mai assunto rilevanza la presenza di una determinata quantità di stupefacente nel liquido biologico prelevato.

Tra le modalità di accertamento è scomparsa quella prevista dal comma 2-bis della precedente formulazione dell'art. 187, cioè quella, mai applicata, che prevedeva l'uso di strumenti di analisi di campioni di mucosa o di fluido del cavo orale nella disponibilità degli organi di polizia stradale<sup>96</sup>.

L'accertamento di tipo analitico, per espressa previsione dei commi 2-bis e 3, può essere eseguito su:

- campioni di fluido del cavo orale prelevati su strada, anche in caso di incidente, dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, cds;
- campioni di liquidi biologici prelevati in strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai predetti organi di polizia stradale o presso strutture sanitarie pubbliche o private accreditate.

In merito alla prima modalità di raccolta dei campioni di fluido del cavo orale, il comma 2-bis prevede l'adozione di una direttiva interministeriale<sup>97</sup> per la definizione delle modalità di prelievo. Pertanto, fino a quando non verranno adottate tali disposizioni tecniche, rimangono valide le consuete modalità di raccolta che presuppongono l'intervento di personale sanitario di strutture fisse o mobili afferenti agli organi di polizia stradale o di strutture pubbliche o private accreditate, ai sensi del comma 3.

In caso di incidente stradale, rimane in ogni caso ferma la consueta procedura che consente agli organi di polizia stradale di richiedere, alle strutture sanitarie dove vengono trasportati i conducenti coinvolti che necessitano di cure mediche, l'effettuazione degli accertamenti analitici di secondo livello ed ottenere la relativa certificazione, ai sensi dei commi 4 e 5.

Come già precisato in premessa, non è più necessario accertare l'effettivo stato di alterazione del conducente che potrà, quindi, essere denunciato per il reato di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope sulla base dell'esito positivo degli accertamenti analitici di secondo livello.

### 3. MISURE CAUTELARI

Le modifiche sono intervenute anche sulle misure che possono essere adottate dagli organi di polizia stradale nell'immediatezza del controllo al fine di interrompere immediatamente la circolazione in presenza di determinate condizioni che costituiscono un pericolo concreto ed effettivo per la sicurezza stradale.

#### **3.1 Ritiro della patente fino all'esito degli accertamenti analitici di secondo livello.**

Il nuovo comma 5-bis disciplina l'adozione di misure cautelari nell'ipotesi in cui siano stati prelevati campioni di liquidi biologici e prevede la facoltà per gli organi di polizia stradale di ritirare cautelatamente la patente quando l'esito degli accertamenti analitici di secondo livello sui campioni prelevati non sia immediatamente disponibile.

Il ritiro è disposto fino all'esito degli accertamenti e comunque per un periodo non superiore a 10 giorni e presuppone la positività agli accertamenti qualitativi con strumenti di screening, cui il conducente è stato preventivamente sottoposto.

Per il ritiro si applicano le disposizioni dell'art. 216, in quanto compatibili e, di conseguenza, in caso di circolazione in pendenza di ritiro sia applicano le sanzioni di cui al comma 6 del predetto art. 216.

---

<sup>96</sup> Si tratta degli strumenti comunemente chiamati "drogometro" le cui caratteristiche e modalità di funzionamento dovevano essere determinate con decreto interministeriale che non è mai stato adottato.

<sup>97</sup> Fornita congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. La nuova formulazione della norma attribuisce per la prima volta anche agli organi di polizia stradale a competenza generale la facoltà di procedere al prelievo di campioni di saliva. Tale facoltà è prevista non solo durante l'attività di controllo, ma anche in occasione del rilevamento degli incidenti stradali, subordinando, in quest'ultimo caso, l'esecuzione all'effettiva possibilità di farlo compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso alle persone coinvolte nel sinistro

La norma disciplina anche le sorti del veicolo condotto: lo stesso non è sottoposto ad alcuna misura, ma deve essere guidato da altra persona idonea e, in mancanza, fatto trasportare, a spese dell'interessato, fino al luogo da questi indicato o presso la più vicina autorimessa.

### **3.2 Divieto di guidare in caso di impossibilità di procedere agli accertamenti analitici di secondo livello.**

Il nuovo comma 5-ter disciplina, invece, l'adozione di misure cautelari nell'ipotesi in cui non sia stato possibile, per qualsiasi motivo, procedere al prelievo di campioni di liquidi biologici e prevede la facoltà per gli organi di polizia stradale di impedire immediatamente al conducente di continuare a guidare.

Il divieto di prosecuzione della guida presuppone, come il ritiro della patente disposto ai sensi del comma 5-bis, la positività agli accertamenti qualitativi con strumenti di screening, cui il conducente è stato preventivamente sottoposto. Anche in questo caso è previsto che il veicolo venga guidato da altra persona idonea e, in mancanza, fatto trasportare, a spese dell'interessato, fino al luogo da questi indicato o presso la più vicina autorimessa.

La norma non indica il periodo di tempo in cui si esplica il divieto di continuare a guidare, lasciando intendere che lo stesso abbia carattere temporaneo, essendo legato alla transitorietà degli effetti derivanti dall'assunzione. Infatti, la misura risponde all'esigenza di evitare che il conducente positivo agli accertamenti qualitativi preliminari, nei confronti del quale non è possibile procedere all'accertamento del reato per mancanza della relativa prova, possa costituire pericolo per la sicurezza della circolazione stradale rimettendosi alla guida.

Nei casi disciplinati dal comma 5-ter, dalla positività agli accertamenti preliminari qualitativi con dispositivi di screening discende, altresì, l'obbligo per il conducente titolare di patente<sup>98</sup> di sottoporsi alla visita medica di revisione, disposta dal Prefetto per l'accertamento della permanenza dei requisiti psicofisici per la guida<sup>99</sup>. Il conducente ha l'obbligo di sottoporsi alla visita presso la commissione medica locale<sup>100</sup> entro sessanta giorni dalla notifica del provvedimento del Prefetto e, in mancanza, sarà sottoposto alla misura cautelare della sospensione della patente a tempo indeterminato fino all'esito favorevole della visita prescritta, ai sensi dell'art. 128, comma 2, cds. Lo stesso comma 5-ter prevede che, in deroga a quanto previsto dall'art. 119, comma 5, cds, l'esito sfavorevole della visita che attesti l'inidoneità alla guida comporta sempre la revoca della patente posseduta<sup>101</sup> con conseguente impossibilità di conseguire una nuova prima che siano decorsi tre anni dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Nel caso in cui, all'esito della visita medica di revisione, il conducente sia ritenuto idoneo alla guida la validità della patente riprende la sua naturale durata.

Le misure previste dal comma 5-ter devono essere adottate solo in casi di effettiva e materiale impossibilità di effettuare gli accertamenti analitici di secondo livello. In caso di controllo delle condizioni psicofisiche e di utilizzo degli strumenti portatili di screening deve essere preventivamente valutata la possibilità di acquisire la prova dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope attraverso le analisi di secondo livello su liquidi biologici<sup>102</sup>, che costituiscono l'unica tipologia di accertamento capace di fornire un riscontro qualificato in merito all'assunzione della sostanza. Pertanto, una volta ottenuto l'esito positivo degli accertamenti qualitativi preliminari con strumenti di screening, fatti salvi i casi di assoluta impossibilità<sup>103</sup>, risulta sempre necessario acquisire, secondo

<sup>98</sup> La visita medica di revisione non può essere disposta nei confronti di chi non abbia conseguito un titolo abilitativo.

<sup>99</sup> Si rammenta che l'allegato II del d.lgs. n. 59/2011 impedisce il conseguimento e il rinnovo del titolo abilitativo alla guida per le persone che risultino assuntori di sostanze stupefacenti.

<sup>100</sup> Ai sensi dell'art. 119, comma 4, cds.

<sup>101</sup> Disposta dalla Motorizzazione ai sensi dell'art. 130 cds.

<sup>102</sup> Anche mediante accompagnamento presso strutture sanitarie pubbliche o private accreditate.

<sup>103</sup> Come, ad esempio, quando la struttura ospedaliera presso la quale è stato trasportato il conducente non abbia la possibilità materiale di effettuare gli accertamenti analitici di secondo livello.

le diverse modalità previste dalla norma, i campioni di liquidi biologici da sottoporre alle analisi di secondo livello per verificare i risultati delle prove preliminari e, in caso di conferma, procedere alla contestazione del reato.

Il divieto di guidare previsto dal comma 5-ter deve essere adottato anche quando il conducente, positivo agli accertamenti preliminari con strumenti di screening, si rifiuti di sottoporsi agli accertamenti analitici di secondo livello<sup>104</sup>.

#### 4. VISITA MEDICA DI REVISIONE IN CASO DI POSITIVITÀ AGLI ACCERTAMENTI ANALITICI DI SECONDO LIVELLO O DI RIFIUTO

Il nuovo comma 6 prevede che, quando gli accertamenti analitici di secondo livello<sup>105</sup> abbiano confermato l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, il Prefetto dispone che il conducente titolare di patente<sup>106</sup> si sottoponga, entro sessanta giorni, alla visita medica di revisione per l'accertamento della permanenza dei requisiti psicofisici per la guida.

Occorre precisare che la norma fa discendere l'obbligo di visita medica di revisione direttamente dall'esito positivo degli accertamenti analitici di secondo livello e non dalla condanna per il reato. Si ritiene, pertanto, che il provvedimento con cui il Prefetto dispone l'obbligo in parola possa essere adottato unitamente a quello con cui l'autorità amministrativa dispone la sospensione della patente ai sensi dell'art. 223 cds. Di conseguenza, i sessanta giorni entro cui l'interessato deve sottoporsi alla visita di revisione decorrono dalla notifica di tale provvedimento. Inoltre, con il medesimo atto, la patente viene cautelatamente sospesa fino all'esito favorevole dell'esame di revisione, secondo quanto previsto dallo stesso comma 6 dell'art. 187<sup>107</sup>.

Analogamente a quanto previsto dal comma 5-ter per l'ipotesi di revisione a seguito di positività agli accertamenti qualitativi preliminari, in deroga alle disposizioni dell'art. 119, comma 5, cds, l'esito sfavorevole della visita che attesti l'inidoneità alla guida comporta sempre la revoca della patente posseduta<sup>108</sup> con conseguente impossibilità di conseguire una nuova prima che siano decorsi tre anni dalla data di adozione del provvedimento di revoca<sup>109</sup>.

La visita medica di revisione viene ordinata dal Prefetto anche quando viene disposta la sospensione della patente in caso di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti preliminari o di secondo livello, ai sensi del comma 8. Anche in questa ipotesi viene disposta la sospensione cautelare della patente fino all'esito favorevole della visita di revisione<sup>110</sup>. Non viene, invece, prevista la revoca della patente qualora la visita medica abbia accertato l'inidoneità alla guida.

Ai sensi del nuovo comma 6-quater, l'esito favorevole della visita medica di revisione disposta nei casi indicati dei commi 6 e 8 determina una riduzione della validità naturale della patente con scadenze predeterminate: non superiore ad un anno dopo la prima visita, non superiore a tre anni dopo la seconda visita e non superiore a cinque anni dopo le visite successive.

<sup>104</sup> In questo caso, la revisione della patente è disposta dal Prefetto di seguito alla denuncia per il reato di rifiuto di cui al comma 8.

<sup>105</sup> Effettuati ai sensi del comma 2-bis o dei commi 3, 4 e 5, dalle strutture sanitarie afferenti agli organi di polizia stradale o dalle strutture pubbliche o private convenzionate, anche a seguito di incidente stradale.

<sup>106</sup> La visita medica di revisione non può essere disposta nei confronti di chi non abbia conseguito un titolo abilitativo.

<sup>107</sup> Pertanto si avrà una concomitante presenza di due diverse tipologie di sospensione: il primo, adottato ai sensi dell'art. 223 la cui durata è determinata dal Prefetto fino a un massimo di due anni ed un secondo di natura cautelare e a tempo indeterminato che perdura fino all'esito favorevole della visita di revisione.

<sup>108</sup> Disposta dalla Motorizzazione ai sensi dell'art. 130 cds.

<sup>109</sup> La previsione costituisce una novità introdotta dalle modifiche in quanto, secondo la precedente norma, l'esito sfavorevole della visita di revisione determinava la sospensione della patente a tempo indeterminato.

<sup>110</sup> Il comma 8 non stabilisce un termine entro il quale il conducente titolare di patente deve sottoporsi alla visita medica di revisione, limitandosi a rimandare al termine indicato dal regolamento. L'art. 380 del reg. es. cds prevede che il Prefetto fissa il termine nel provvedimento con il quale dispone la visita medica che non deve essere comunque superiore a sessanta giorni.

## 5. SANZIONI PARTICOLARI PER DETERMINATE CATEGORIE DI CONDUCENTI

I nuovi commi 6-bis e 6-ter introducono ulteriori sanzioni per i conducenti minori di 21 anni privi di patente o in possesso dell'autorizzazione a esercitarsi (c.d. *foglio rosa*) e per tutti gli altri conducenti privi della patente.

- I conducenti **minori di 21 anni privi di patente** nei confronti dei quali siano stati accertati i reati di guida dopo aver assunto stupefacenti o di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, non possono conseguire una patente, neppure per conversione, prima del compimento di 24 anni;
- I conducenti **minori di 21 anni titolari dell'autorizzazione a esercitarsi**, nei confronti dei quali siano stati accertati i reati di guida dopo aver assunto stupefacenti o di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, soggiacciono alle sanzioni accessorie della sospensione o della revoca che sarebbero state disposte se fosse titolare di patente di guida. Inoltre, è previsto il divieto di conseguire una nuova autorizzazione fino al compimento di 24 anni;
- I **conducenti privi di patente di guida<sup>111</sup>**, nei confronti dei quali siano stati accertati i reati di guida dopo aver assunto stupefacenti o di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, non possono conseguire la patente per un tempo corrispondente alla durata della sospensione cautelare che sarebbe stata disposta ai sensi dell'art. 223 se ne fosse stato titolare. Il medesimo divieto di conseguire la patente continua a perdurare per un tempo pari alla durata della sospensione della patente che sarebbe stata disposta come sanzione accessoria in caso di condanna, oppure per tre anni nel caso in cui sarebbe stata disposta la revoca della patente se posseduta.

### Art. 188

(Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)

(Commi 1/3 omissis)

Comma 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, **fermi restando gli stalli a loro riservati**, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.

(Commi 4/5 omissis)

Con la modifica del comma 3-bis è stato chiarito che la sosta dei veicoli al servizio di persone con disabilità non è mai soggetta al pagamento ovunque sia realizzata, anche nelle aree e nei parcheggi a pagamento. La modifica si è resa necessaria perché la precedente formulazione del comma 3-bis<sup>112</sup> prevedeva per tali veicoli la possibilità di sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggi a pagamento qualora gli stalli a loro riservati risultassero già occupati o indisponibili. Tale formulazione aveva lasciato dubbi in merito alla circostanza che la possibilità di sostare gratuitamente nelle aree e parcheggi a pagamento fosse subordinata all'assenza di spazi riservati liberi nelle vicinanze<sup>113</sup>.

<sup>111</sup> I conducenti maggiori di 21 anni titolari dell'autorizzazione a esercitarsi devono essere trattati come quelli privi di patente, atteso che la norma non disciplina l'ipotesi specifica come per i conducenti minori di 21 anni.

<sup>112</sup> Il comma 3-bis era stato introdotto dal decreto-legge 121/2021.

<sup>113</sup> Per completezza di informazione si riporta il testo dell'art. 23, comma 2 della legge 177/2024: "Con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 188, comma 3-bis, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1, lettera c), del presente articolo, resta fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-ter, secondo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156." La norma citata dispone che "Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera f), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestata dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le

Art. 193

(Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile)

Comma 1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. **Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo.**

(Commi 2/4-bis omissis)

Comma 4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti **dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché** dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

(Commi 4-quater/4-quinquies omissis)

In tema di assicurazione dei veicoli, attraverso la modifica del comma 1, si rafforza l'obbligo per i proprietari di veicoli di verificare che gli stessi siano sempre coperti dall'assicurazione obbligatoria, anche quando sono utilizzati, a qualsiasi titolo, da altre persone. È un obbligo che, essendo posto comunque in capo al proprietario comporta sempre la responsabilità di quest'ultimo per la violazione dell'obbligo di copertura assicurativa dei veicoli ai sensi dell'art. 197 cds. Resta ferma la possibilità di escludere la responsabilità concorrente del proprietario quando lo stesso riesce a dimostrare di essere stato incolpevolmente indotto in errore nel credere esistente la copertura assicurativa, o quando la mancata vigilanza da parte sua sia dipesa da caso fortuito o forza maggiore<sup>114</sup>.

Pertanto, in presenza degli elementi che fanno sorgere la responsabilità in concorso del proprietario, nei confronti dello stesso deve essere redatto un separato verbale<sup>115</sup> con il quale lo stesso è chiamato a rispondere a titolo proprio delle stesse violazioni contestate al trasgressore<sup>116</sup>.

Naturalmente, l'utilizzo del veicolo da parte di terzi deve essere lecito e con il consenso del proprietario. Infatti, l'art. 122, comma 3, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle Assicurazioni Private – CAP-), prevede che l'assicurazione del veicolo non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario a partire dal giorno successivo alla denuncia presentata agli organi di polizia. La nuova previsione non ha effetto in tema di responsabilità solidale per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, permanendo l'obbligazione nei confronti dei soggetti indicati nell'art. 196 cds.

La modifica avrà un effetto significativo legato alle procedure di alienazione dei veicoli oggetto di sequestro amministrativo per mancanza di copertura assicurativa durante la circolazione. Infatti, la formulazione dell'art. 213 cds, secondo il quale non c'è obbligo di informare il proprietario che il suo veicolo è stato oggetto di sequestro e depositato presso un custode acquirente, aveva creato delle

*tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.*"

<sup>114</sup> Esimente di cui all'art. 4 della legge 689/1981.

<sup>115</sup> Ulteriore rispetto a quello redatto nei confronti del trasgressore in cui obbligato in solido è il soggetto terzo che ha la disponibilità del veicolo in forza di uno degli atti indicati nell'art. 196 cds.

<sup>116</sup> Con esclusione di quelle relative alla patente di guida delle quali risponde solo il conducente.

problematiche perché il veicolo poteva anche essere alienato senza che il proprietario avesse effettiva notizia di tale circostanza, potendo eccepire giudizialmente che potesse legittimamente non sapere che il veicolo ceduto in godimento a un terzo fosse sprovvisto di copertura assicurativa durante la circolazione. Con la modifica, la citata eccezione viene meno.

Altra novità importante è quella introdotta con la modifica del comma 4-ter, secondo la quale, per accertare la mancanza dell'assicurazione dei veicoli, oltre ad utilizzare le immagini provenienti dai dispositivi di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettere e), f) e g), sarà possibile utilizzare anche quelle prodotte dai dispositivi per l'accertamento a distanza del passaggio con il semaforo rosso.

Tuttavia, per espressa previsione normativa, nell'utilizzo delle immagini prodotte dai dispositivi per l'accertamento della violazione del rosso semaforico, l'accertamento della mancanza della copertura assicurativa non può essere svolto in modo massivo nei confronti di tutti i veicoli che transitano dove è collocato il dispositivo, ma soltanto nei confronti di quelli che il dispositivo ha registrato perché in violazione dell'art. 146, comma 3, cds.

Analogamente, l'utilizzo delle immagini prodotte dai dispositivi per l'accertamento automatico indicati nell'art. 201, comma 1-bis, lett. e), f) e g), cds possono essere utilizzate per l'accertamento della mancanza della copertura assicurativa soltanto nei confronti dei veicoli che i dispositivi hanno registrato perché in violazione della norma per la quale il dispositivo stesso è stato omologato o approvato. Ad esempio, se il dispositivo è omologato per la rilevazione degli accessi non autorizzati nelle ZTL, l'accertamento sulla copertura assicurativa potrà essere svolto soltanto nei confronti dei veicoli che hanno violato l'art. 7 cds<sup>117</sup>.

Si sottolinea, infine, che la procedura dettata dal comma 4-ter appare superata dall'applicazione delle nuove disposizioni introdotte nell'art. 201, comma 1-quinquies, secondo le quali le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate per l'accertamento di altre violazioni elencate nel comma 1-bis dello stesso art. 201, nel quale è ricompreso anche l'art. 193. Sull'argomento, si rimanda al commento dell'art. 201.

La mancanza della copertura assicurativa ha interessato anche le modifiche apportate all'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, con l'introduzione del comma 2.1<sup>118</sup>, secondo cui i dati forniti dalle compagnie di assicurazione, presenti nella banca dati della Motorizzazione<sup>119</sup> e riguardanti i soggetti residenti in un determinato territorio comunale intestatari di veicoli che risultano privi della copertura assicurativa, siano accessibili ai comuni<sup>120</sup>, nonché agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2 cds, ai fini dell'accertamento e contestazione della violazione di cui all'art. 193. Si sottolinea che la formulazione della norma non chiarisce se l'accesso alle informazioni da parte dei comuni e degli organi di polizia stradale afferenti ad enti locali, debba essere limitata ai soli soggetti residenti nei rispettivi territori.

Art. 198

<sup>117</sup> Sullo specifico argomento si rinvia alle considerazioni svolte nella circolare n. 300/A/4684/20/127/9 del 3.07.2020.

<sup>118</sup> Il testo del comma 2.1 recita: “*Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale registrati nella banca dati di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994 siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*”.

<sup>119</sup> Di cui al DPR 28 settembre 1994, n. 634.

<sup>120</sup> L'estensione della possibilità di accesso alle predette informazioni anche ai comuni, non è certamente rivolta all'accertamento e contestazione delle violazioni di cui all'art. 193 cds, che spetta esclusivamente agli organi di polizia stradale, ma potrebbe essere collegata all'esigenza di perseguire politiche di gestione del territorio attraverso il monitoraggio dei veicoli in stato di abbandono, di coordinamento con le Forze di polizia per operazioni congiunte di controllo del territorio o di sicurezza stradale, ecc.



(Più violazioni di norme che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie)

Comma 1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni, **relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale**, che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.

(Comma 2 omissis)

**Comma 2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.**

**Comma 2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito.**

#### 1. CONCORSO FORMALE DI ILLECITI E CUMULO GIURIDICO DELLE RELATIVE SANZIONI

Con la modifica del comma 1 viene ridefinito l'ambito di applicazione del concorso formale eterogeneo di illeciti<sup>121</sup>, prevedendo che l'azione che darebbe luogo al cumulo giuridico deve essere compiuta in un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni o sezione stradale.

#### 2. UNIFICAZIONE DI ILLECITI ACCERTATI DA REMOTO IN UN UNICO AMBITO TERRITORIALE

Con il nuovo comma 2-bis il principio del cumulo giuridico delle sanzioni viene esteso alle ipotesi in cui vengono commesse più violazioni delle medesime disposizioni<sup>122</sup> contenute negli artt. 6 e 7 cds accertate con appositi dispositivi senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto. In tali ipotesi si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario<sup>123</sup>. Il principio troverà applicazione anche se sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata e nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo. Pertanto, si applicherà una sola sanzione:

- per ciascun giorno di calendario se la limitazione è di carattere permanente o se la limitazione termina il giorno successivo;

<sup>121</sup> La modifica, infatti, interessa solo l'ipotesi di violazione di norme diverse.

<sup>122</sup> In questo caso, a differenza del primo comma dell'articolo, non è necessario che le violazioni siano commesse con una sola azione od omissione.

<sup>123</sup> Nel caso in esame, ai fini dell'applicazione del cumulo giuridico, a differenza di quanto è previsto nelle ipotesi di cui agli artt. 142, comma 6-ter, 198, comma 1 e 198-bis, non è prevista una maggiorazione della sanzione.

- per ciascun giorno di calendario anche se le violazioni sono commesse più volte nella stessa giornata durante la vigenza di diverse limitazioni in fasce orarie differenti;

Ai fini dell'applicazione del cumulo giuridico descritto si deve essere in presenza di specifiche condizioni dettate dalla norma:

- si deve trattare di più violazioni dello stesso tipo riferite agli artt. 6 o 7<sup>124</sup>;
- le violazioni devono essere commesse nello stesso specifico spazio fisico, e cioè:
  - nella stessa ZTL, oppure;
  - nella stessa area pedonale urbana, oppure;
  - nello stesso tratto di strada sottoposto ad una stessa limitazione o divieto;
- le violazioni non devono essere oggetto di contestazione immediata;
- le violazioni devono essere accertate con appositi dispositivi approvati o omologati per l'accertamento da remoto di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettera g);
- le violazioni devono essere commesse nello stesso giorno di calendario.

La norma non chiarisce quale procedura debba essere adottata per l'applicazione del cumulo. Si ritiene di dover escludere la procedura di cui all'art. 198-bis perché non espressamente richiamata come avviene, invece, nell'art. 142, comma 6-ter.

Trattandosi di violazioni che sono circoscritte ad un ristretto ambito territoriale, generalmente l'accertamento di tutte le violazioni ascrivibili al cumulo sono accertate dallo stesso organo di polizia stradale. In questi casi, si ritiene che per ragioni di semplificazione ed economia amministrativa, si possa omettere di redigere tutti verbali relativi agli illeciti accertati, limitandosi a redigerne solo uno. Pertanto, poiché le violazioni sono accertate da remoto con dispositivi di controllo, si potrà procedere bloccando automaticamente tutti gli accertamenti successivi al primo<sup>125</sup> che sarà oggetto di verbalizzazione e notifica, ovvero, qualora i successivi illeciti fossero stati già accertati, procedere con l'annullamento degli stessi in autotutela senza redigere i relativi verbali.

Quando, invece, le violazioni sono accertate da diversi organi di polizia stradale, non potendo trovare applicazione le procedure precedentemente descritte<sup>126</sup>. Grava sull'interessato che ha ricevuto la notifica dei verbali di contestazione l'onere di attivarsi chiedendo l'archiviazione.

### 3. CONTROLLO DEI VEICOLI IN USCITA DA DETERMINATE AREE, ZONE, STRADE O CORSIE CON LIMITAZIONE O DIVIETO DI ACCESSO

Altro intervento operato con l'introduzione del comma 2-ter, riguarda il controllo in uscita dei veicoli operato da remoto con i dispositivi di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettera g)<sup>127</sup>. Quanto sono presenti divieti e limitazioni in uno specifico ambito spaziale che possono variare nel tempo<sup>128</sup>, qualora si verificano eventi eccezionali ed imprevedibili che non consentano agli utenti della strada di rispettare l'obbligo di uscire dalla zona sottoposta a controllo entro i tempi previsti, i controlli in uscita con i dispositivi di rilevamento devono essere disattivati. Inoltre, nell'ipotesi di controlli dei tempi di permanenza all'interno delle aree sottoposte a controllo, la norma introduce una tolleranza temporale del 10 per cento del tempo di permanenza consentito. In altri termini, gli utenti della strada possono

<sup>124</sup> Quindi ad esempio, più violazioni del divieto di accesso, o più violazioni del divieto di sosta ecc... Se le violazioni riguardano divieti o obblighi diversi il cumulo non si può applicare.

<sup>125</sup> Commessi nello stesso giorno di calendario.

<sup>126</sup> Fatte salve le ipotesi in cui ogni singolo organo di polizia stradale abbia accertato più violazioni della stessa norma.

<sup>127</sup> Rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato.

<sup>128</sup> Cioè, i divieti o limitazioni non sono fissati in ambiti temporali predefiniti, ma possono variare in base a esigenze specifiche individuate dall'ente gestore della zona interessata.

permanere all'interno delle predette aree anche oltre il termine previsto, per un tempo corrispondente al 10 per cento del tempo di permanenza consentito, senza subire l'applicazione di sanzioni<sup>129</sup>.

Art. 201

(Notificazione delle violazioni)

(Comma 1 omissis)

(Comma 1-bis, lettere a/g omissis)

Comma 1-bis, lettera g-bis). accertamento delle violazioni di cui **agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217**, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento **approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;**

(Comma 1-bis, lettera g-ter omissis)

(Commi 1-ter/1-quater omissis)

Comma 1-quinquies. **I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-bis, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-bis, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo sta circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.**

(Commi 2/5-bis omissis)

**Comma 5-ter. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-bis, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera a), e 9, e 176 commi 1, 2, lettere a) e b), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato in modo contestuale dall'operatore di polizia oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni**

<sup>129</sup> Ad esempio, se il tempo di permanenza consentito è di 1 ora, l'interessato potrà permanere nell'area per ulteriori 6 minuti (corrispondenti al 10% di 1 ora) prima di uscire senza subire sanzioni

**effettuate nelle 24 ore precedenti al momento dell'accertamento quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45.**

Con la modifica dell'art. 201, il legislatore ha introdotto numerose novità che riguardano il rilevamento a distanza delle violazioni<sup>130</sup>, rafforzando la possibilità di impiego di strumenti in grado di accertare automaticamente alcune violazioni delle norme del codice della strada o di catturare immagini che possono essere utilizzate per la contestazione differita di altre violazioni del medesimo codice.

Preliminarmente, occorre evidenziare che, tra le violazioni per le quali l'art. 201, comma 1-bis, non prevede la contestazione immediata obbligatoria, solo quelle previste dalle lettere b), f), g)<sup>131</sup> e g-bis)<sup>132</sup> consentono l'utilizzo di dispositivi di controllo senza la presenza degli organi di polizia stradale, quando i dispositivi stessi sono omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Infatti, l'accertamento della violazione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli di cui alla lettera g-ter<sup>133</sup> non è più consentita attraverso l'utilizzo dei dispositivi automatici in assenza degli organi di polizia<sup>134</sup>.

#### 1. AMPLIAMENTO DEL NOVERO DELLE VIOLAZIONI CHE POSSONO ESSERE ACCERTATE A DISTANZA CON DISPOSITIVI AUTOMATICI OMOLOGATI O APPROVATI

Con la modifica della lettera g-bis) del comma 1-bis, è stato ampliato il novero delle violazioni che possono essere accertate da remoto con dispositivi omologati o approvati. Rispetto alle ipotesi previste in precedenza<sup>135</sup> sono state aggiunte quelle relative agli artt. 10<sup>136</sup>, 40, comma 11<sup>137</sup>, 61<sup>138</sup>, 62<sup>139</sup>, 72<sup>140</sup>, 78<sup>141</sup>, 147, commi 2-bis e 3<sup>142</sup>, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione

<sup>130</sup> Mutuando la definizione fornita dal Decreto ministeriale dell'11 aprile 2024, attuativo dell'art. 25 della legge 120/2010 riguardante l'accertamento delle violazioni in materia di velocità, per rilevamento a distanza deve intendersi quello "effettuato con dispositivi o sistemi che consentono l'accertamento della violazione a distanza di spazio o di tempo rispetto al luogo e al momento del compimento della violazione, sulla base dei dati e delle immagini registrate, con contestazione differita".

<sup>131</sup> Come previsto dal comma 1-ter.

<sup>132</sup> Come previsto dal comma 1-quater.

<sup>133</sup> Effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

<sup>134</sup> Tale possibilità era prevista dalla precedente formulazione del comma 1-quinquies che, a seguito delle modifiche in argomento, disciplina ipotesi diverse.

<sup>135</sup> Artt. 80, 141, 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, 193, 213 e 214.

<sup>136</sup> Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità.

<sup>137</sup> Precedenza ai pedoni e ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o ciclabili.

<sup>138</sup> Sagoma limite dei veicoli.

<sup>139</sup> Massa limite dei veicoli.

<sup>140</sup> Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei rimorchi.

<sup>141</sup> Caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione.

<sup>142</sup> Regole di comportamento ai passaggi a livello

della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d)<sup>143</sup>, 216<sup>144</sup> e 217<sup>145</sup>. Invece, l'accertamento da remoto delle violazioni dell'art. 146 è stato circoscritto alle sole ipotesi previste dal comma 3<sup>146</sup>. La nuova formulazione della norma ha precisato che i dispositivi automatici devono essere approvati o omologati, con le modalità che saranno stabilite da appositi regolamenti adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. I predetti regolamenti devono disciplinare anche le modalità di collocazione e utilizzo dei dispositivi, nonché le modalità di accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Tale previsione costituisce una novità di rilievo in ragione del fatto che i regolamenti indicati, oltre a disposizioni di natura tecnica relative alle modalità di omologazione o approvazione dei dispositivi, dovranno disciplinare le modalità di utilizzo e di collocazione dei dispositivi stessi, uniformandone per la prima volta a livello nazionale l'impiego in modo analogo a quanto previsto per l'accertamento a distanza delle violazioni dei limiti di velocità ai sensi dell'art. 25, comma 2 della legge n. 120/2010 e del suo decreto attuativo dell'11 aprile 2024.

Nella lettera g-bis, è stata, inoltre, trasfusa la previsione, precedentemente contenuta nel comma 1-quinquies, relativa alla rilevanza della documentazione fotografica quale atto di accertamento della circolazione del veicolo al momento della rilevazione.

Infine, con riferimento all'accertamento delle violazioni di cui alla lett. g-bis) si rammenta che il comma 1-quater, rimasto invariato a seguito della novella legislativa, prevede che l'impiego di dispositivi approvati o omologati senza la presenza degli organi di polizia stradale possa avvenire anche fuori dai centri abitati, ma solo sui tratti di strada individuati dai Prefetti, con decreto, tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, piano – altimetriche e di traffico.

## 2. ACCERTAMENTO DI PIÙ VIOLAZIONI DA PARTE DELLO STESSO DISPOSITIVO

Anche la modifica del comma 1-quinquies introduce importanti novità in tema di rilevamento a distanza delle violazioni, prevedendo la possibilità che un dispositivo automatico rilevi contemporaneamente anche più di una violazione tra quelle elencate nel comma 1-bis, se approvato o omologato per l'accertamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate<sup>147</sup>. Quindi, ad esempio, la violazione relativa al passaggio con il semaforo rosso, di cui al comma 1-bis, lettera g-bis) potrà essere accertata contemporaneamente a quella relativa all'accesso alle ZTL di cui al comma 1-bis, lettera g). Si sottolinea che, in questo caso, la norma pone come condizione che il dispositivo utilizzato sia approvato o omologato per l'accertamento di tutte le violazioni rilevate, non essendo sufficiente che lo sia per una sola di esse.

Invece, il secondo periodo del comma 1-quinquies, in deroga alla disciplina contenuta nel periodo precedente, prevede che le immagini<sup>148</sup> acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possano essere, in presenza di determinate condizioni, utilizzate per l'accertamento di altre violazioni

<sup>143</sup> Tutte le ipotesi di divieto di fermata disciplinate dall'art. 158 (si rammenta che il divieto di fermata imposto dal segnale stradale è sanzionato ai sensi dell'art. 7 e, quindi, è escluso dall'ipotesi in argomento). Inoltre, il divieto di sosta negli spazi riservati previsti dall'art. 7, comma 1, lettera d), limitatamente alle ipotesi in cui la sosta in tali spazi è sanzionata dall'art. 158. Infatti, tra gli spazi di sosta riservata nella citata lettera d), sono sanzionate dall'art. 158 solo quelle relative ad alcune delle ipotesi elencate nella citato art. 7, e, cioè, sosta negli stalli rosa, sosta negli stalli riservati ai disabili, sosta negli stalli riservati ai veicoli elettrici o veicoli elettrici in ricarica, sosta negli stalli riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico.

<sup>144</sup> Circolazione con documenti o targa ritirati.

<sup>145</sup> Circolazione con carta di circolazione sospesa.

<sup>146</sup> Prosecuzione della marcia con semaforo rosso o nonostante la segnalazione dell'agente del traffico. Si evidenzia che questa ipotesi, diversamente da quella prevista dal comma 1-bis, lettera b), in combinato disposto con il comma 1-ter, secondo periodo, consente di accertare il passaggio con il semaforo rosso anche se non regolante un incrocio, come ad esempio, nei semafori pedonali.

<sup>147</sup> La norma non pone alcun limite al numero di violazioni diverse che possono essere accertate contemporaneamente.

<sup>148</sup> Poiché la norma parla genericamente di "immagini", può trattarsi sia di fotografie che di filmati.

elencate nel comma 1-bis dello stesso art. 201, senza che il dispositivo sia approvato o omologato per ciascuna delle violazioni rilevate, per le quali è sufficiente la visione delle immagini stesse<sup>149</sup>.

Ai fini della regolarità dell'accertamento in esame si devono considerare alcune condizioni, in particolare:

- i dispositivi devono essere utilizzati solo dagli organi di polizia stradale a competenza generale di cui all'art. 12, commi 1 e 2;
- i dispositivi devono essere approvati o omologati per almeno una delle violazioni rilevate;
- le violazioni diverse da quella per il quale il dispositivo risulta omologato o approvato devono essere ricomprese tra quelle elencate nel comma 1-bis e riguardare l'assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal codice;
- l'accertamento delle violazioni diverse di cui al precedente punto deve avvenire mediante il raffronto con banche dati esterne;
- le immagini che possono essere utilizzate devono scaturire dall'accertamento delle violazioni per le quali il dispositivo è stato approvato o omologato<sup>150</sup>. Pertanto, i dispositivi non possono essere utilizzati per la registrazione massiva di tutti i veicoli in transito.

Trattandosi di violazioni relative ai requisiti per la circolazione accertabili mediante il raffronto con banche dati esterne, occorre evidenziare che è escluso il loro utilizzo per l'accertamento di violazioni di norme relative alle condotte, quali, ad esempio, la circolazione contromano o la circolazione su corsie riservate<sup>151</sup>. Inoltre, è necessario tenere in considerazione che le banche dati potrebbero non essere aggiornate in tempo reale, per cui, si ritiene sempre opportuno attendere un congruo lasso di tempo per l'aggiornamento dei dati prima di procedere alla notifica della violazione<sup>152</sup>.

Si ritiene il meccanismo del riutilizzo di cui al comma 1-quinquies possa essere impiegato anche per accertare le violazioni che, ai sensi della comma 1-quater, potrebbero essere accertate fuori dai centri abitati solo sui tratti di strada contemplati nel decreto del Prefetto.

A titolo esemplificativo, pertanto, qualora venisse installato e utilizzato fuori dal centro abitato un dispositivo per il rilevamento automatico del transito all'incrocio con semaforo rosso, ai sensi del comma 1-bis, lettera b), oppure per il rilevamento dei limiti di velocità di cui alla lettera f)<sup>153</sup>, le immagini relative all'accertamento di una violazione rilevata con questi dispositivi, potrebbero essere utilizzate per accertare anche una violazione tra quelle elencate nella lettera g-bis – che sia desumibile dalla consultazione di una banca dati esterna e che riguardi l'assenza dei requisiti per la

<sup>149</sup> Tale facoltà è concessa ai soli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2.

<sup>150</sup> Quindi, ad esempio, le immagini di un veicolo ritratto mentre attraversa l'incrocio con il semaforo rosso, possono essere utilizzate per accertare altre violazioni di cui al comma 1-bis.

<sup>151</sup> Le immagini sono, invece, utilizzabili per accertare le seguenti violazioni che afferiscono alla mancanza di requisiti per la circolazione dei veicoli indicate a titolo esemplificativo:

- l'accesso nelle ZTL, desumibile dalle banche dati dei comuni;
- la copertura assicurativa, la mancanza di revisione, la massa limite, le caratteristiche costruttive, desumibili dalla consultazione delle banche dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la circolazione con documenti o targa ritirati o con veicolo sottoposto a sequestro o fermo amministrativo, desumibili dal SIVES o dallo SDI;
- la mancanza di autorizzazione per la circolazione di veicoli eccezionali o di trasporti in condizioni di eccezionalità, desumibili da informazioni rese disponibili dagli enti proprietari o concessionari delle strade.

<sup>152</sup> A titolo esemplificativo, e fatte salve eventuali diverse indicazioni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il dato relativo alla revisione dei veicoli non è aggiornato in tempo reale, ma occorre attendere almeno il giorno successivo a quello in cui il veicolo stesso è sottoposto al controllo periodico presso le officine autorizzate. Per l'ipotesi della mancanza dell'assicurazione, si rimanda al commento contenuto nel relativo paragrafo.

<sup>153</sup> Si sottolinea che nelle strade diverse da quelle di tipo A e B, secondo quanto previsto dall'art. 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, occorre, comunque, che le strade o i singoli tratti di esse dove utilizzare e installare i dispositivi di rilevamento della velocità siano, individuate con decreto del Prefetto.

circolazione<sup>154</sup> - anche se il tratto di strada in cui sono installati i predetti dispositivi non è stato individuato dal prefetto per accertare queste ultime violazioni.

### 3. ACCERTAMENTO DI DETERMINATE VIOLAZIONI ATTRAVERSO LE IMMAGINI DEGLI IMPIANTI DI VIDEOSORVEGLIANZA

Il nuovo comma 5-ter introduce la possibilità di, utilizzare le immagini di taluni sistemi di videosorveglianza per l'accertamento di determinate violazioni commesse in ambito autostradale o sulle strade extraurbane principali.

Si tratta di una serie di violazioni tassativamente indicate dalla norma, in particolare:

- art. 175, comma 2, relativamente al divieto di circolazione per una serie di veicoli nelle autostrade e strade extraurbane principali;
- art. 175, comma 7, lettera a), relativamente al divieto di traino dei veicoli in autostrada;
- art. 175, comma 9, relativamente al divieto di sosta per più di 24 ore in autostrada;
- art. 176, comma 1, relativamente al divieto di inversione del senso di marcia, di attraversamento dello spartitraffico, di circolazione contromano, di esecuzione della retromarcia, di circolazione sulle corsie di emergenza e di circolazione sulle corsie di variazione di velocità in autostrada e strada extraurbana principale;
- art. 176, comma 2, lettera a), relativamente all'obbligo di impegnare la corsia di accelerazione quando ci si immette in autostrada o su una strada extraurbana principale;
- art. 176, comma 2, lettera b), relativamente all'obbligo di impegnare la corsia di destra per uscire dalla carreggiata in autostrada o strada extraurbana principale;
- 176, comma 7, relativamente all'obbligo di tenere accese le luci di emergenza durante la sosta di notte in condizioni di scarsa visibilità in autostrada o strada extraurbana principale;
- 176, comma 9, relativamente al divieto per i veicoli pesanti di impegnare talune corsie, in autostrada o strada extraurbana principale;
- 176, comma 10, relativamente al divieto di affiancare altri veicoli nella stessa corsia in autostrada o strada extraurbana principale;
- Art. 176, comma 11, relativamente alle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio in autostrada o strada extraurbana principale dove è previsto;
- Art. 176, comma 17, relativamente all'impegno delle stazioni di pedaggio creando pericolo in autostrada o strada extraurbana principale.

L'accertamento è consentito solo se le predette violazioni sono commesse in alcuni punti critici delle strade indicate, in particolare, in corrispondenza di:

- imbocchi di gallerie;
- svincoli;
- interruzioni dello spartitraffico;
- stazioni di esazione del pedaggio.

L'attività di accertamento è demandata genericamente agli organi di polizia stradale, senza specificare quali in particolare, quindi, a tutti gli organi indicati nell'art. 12 cds, autorizzati all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale. Si ritiene, pertanto, che l'accertamento delle sole violazioni di cui all'art. 176, comma 11, possa essere svolto anche dal personale delle concessionari

---

<sup>154</sup> E cioè, tutte le violazioni indicate a titolo esemplificativo in precedenza, con esclusione all'accesso nelle ZTL.

autostradali che ha superato l'esame di qualificazione. Infatti, il comma 11 dell'art. 176, attribuisce loro la competenza all'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 11, comma 1, lettera a), limitatamente alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio.

Le violazioni, come indicato in premessa, possono essere accertate attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza presenti nelle strade. Si tratta di impianti installati per il controllo del traffico sulle autostrade e strade extraurbane principali, nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati personali.

Per espressa indicazione della norma, nella quale è previsto che agli impianti di videosorveglianza non si applicano le disposizioni dell'art.45, gli stessi non sono soggetti ad approvazione o omologazione. Tuttavia, al fine di garantire la massima trasparenza e di tutelare i diritti degli utenti stradali, la norma impone di adottare adeguati metodi di verifica e certificazione, con particolare riferimento all'orario dell'accertamento. Infatti, tale attività può essere svolta in due modi:

- l'agente accertatore, durante la visione delle immagini in diretta, rileva una violazione e provvede all'acquisizione e conservazione del filmato avente data e ora certificata dallo stesso operatore;
- l'agente accertatore rileva la violazione entro le 24 ore successive alla registrazione attraverso la visione delle immagini registrate, il cui l'orario è certificato conforme al tempo coordinato universale UTC.

Quando una delle violazioni accertate prevede la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida<sup>155</sup>, questa deve essere segnalata immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo la strada, al fine di procedere ove possibile all'immediata contestazione della violazione, e al contestuale ritiro del documento di guida, se in possesso del trasgressore. Anche in questo caso, tuttavia, è possibile notificare successivamente il verbale, qualora non sia stato possibile contestare immediatamente la violazione.

L'applicazione delle procedure introdotte dal comma 5-ter, tuttavia, è subordinata all'emissione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno, sentito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, con il quale saranno stabilite le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni relative alle violazioni accertate.

Art. 208

(Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie)

(Commi 1/3-bis omissis)

Comma 4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:

- a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;
- b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di

<sup>155</sup> Prevista per la violazione di cui all'art. 176, comma 1, lettera c (circolazione sulla corsia di emergenza), e 176, comma 1, lettera d (circolazione sulle corsie di variazione di velocità).



automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, quali bambini, anziani, disabili, pedoni, **ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli** allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

(Commi 5/5-bis omissis)

La modifica del comma 4, lettera c) riprende quella che ha interessato l'art. 3, comma 1, n. 53-bis) che estende il novero degli utenti vulnerabili ricomprendendo anche i conducenti di ciclomotori e motocicli.

In questo caso, la norma prevede che gli enti territoriali adottino anche nei confronti di tale nuova categoria di utenti vulnerabili gli interventi di sicurezza stradale con l'impiego di parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

Art. 218

(Sanzione accessoria della sospensione della patente)

(Comma 1 omissis)

Comma 2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Entro il termine di **quindici giorni dal ritiro**, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'*articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104*. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. **Nei casi di cui all'articolo 218-ter, comma 1, lettera m), la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della commessa violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il**

**periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218-ter.** Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero entro trenta giorni, nel caso in cui sia proposta istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.

(Commi 3/6 omissis)

Con la modifica del secondo periodo del comma 2 viene prolungato da 5 a 15 giorni il termine entro il quale il destinatario della sospensione della patente può avanzare l'istanza di permesso temporaneo di guida.

L'introduzione del decimo e undicesimo periodo è propedeutica all'applicazione del nuovo istituto della sospensione breve della patente introdotto dall'art. 218-ter, quando esso concorre con la sospensione prevista dall'art. 173, comma 3-bis, perché al momento dell'accertamento il conducente risultava avere un punteggio sulla patente inferiore a venti punti. Secondo le nuove disposizioni in argomento, la trasmissione della patente alla Prefettura per l'adozione del provvedimento di sospensione prevista dal comma 3-bis dell'art. 173 deve avvenire alla scadenza del periodo di sospensione breve prevista dall'art. 218-ter.

Si prevede, inoltre, che il periodo di sospensione della patente adottato per violazione dell'art. 173, comma 3-bis si aggiunga al periodo di sospensione breve adottato ai sensi dell'art. 218-ter, e che lo stesso decorra dalla scadenza di quest'ultimo. Pertanto, in caso di ritiro della patente per violazione dell'art. 173, comma 3-bis, nei confronti del conducente che abbia meno di 20 punti, l'organo accertatore deve trattenere la patente per il periodo previsto dall'art. 218-ter<sup>156</sup> e, successivamente, trasmetterla alla prefettura competente entro cinque giorni dalla scadenza del predetto periodo.

Con la modifica del dodicesimo periodo del comma 2 vengono distinti i termini entro cui il Prefetto deve adottare il provvedimento di sospensione per scongiurare la restituzione della patente al titolare: quindici giorni dalla data di ricezione da parte dell'organo accertatore o trenta giorni, decorrenti dalla medesima data, nel caso in cui sia stato richiesto il permesso temporaneo di guida.

### **Art. 218-ter**

#### **(Sospensione della patente in relazione al punteggio)**

**1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:**

- a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;**
- b) articolo 143, comma 11;**
- c) articolo 145, comma 10;**
- d) articolo 146, comma 3;**
- e) articolo 147, comma 5;**

<sup>156</sup>A seconda dei casi disciplinati dal comma 2 e 3 dell'art. 218-ter.

- f) articolo 148, comma 9-bis e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;
- g) articolo 149, comma 5;
- h) articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;
- i) articolo, 171, comma 2;
- l) articolo 172, commi 10 e 11;
- m) articolo 173, comma 3-bis;
- n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo;
- o) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;
- p) articolo 186-bis, comma 2;
- q) articolo 191, comma 4.

**2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:**

- a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;
- b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

**3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere a) e b) del comma 2 del presente articolo, è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.**

**4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando, come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-ter, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui al comma 2, lettera a), se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti ovvero quella di cui al comma 2, lettera b) se risulta un punteggio superiore a dieci punti.**

**5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'Ufficio o Comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o ad un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.**

**6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.**

**7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.**

**8. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere a) e b), e 3 circola abusivamente, è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.**

**9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1.**

Il nuovo art. 218-ter introduce il nuovo istituto della sospensione della patente in relazione al punteggio posseduto, che per semplicità espositiva definiremo “*sospensione breve*”, che consegue alla violazione di alcune norme di comportamento, tassativamente elencate nello stesso articolo 218-ter, quando commesse con veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida<sup>157</sup>, da conducenti che hanno il punteggio della patente di guida inferiore a 20<sup>158</sup>.

Si tratta di una misura volta a disincentivare comportamenti pericolosi attraverso una procedura semplificata che consente l'applicazione della sospensione della patente direttamente agli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione.

#### 1. VIOLAZIONI DA CUI CONSEGUE LA SOSPENSIONE BREVE

La sospensione breve si applica solo in caso di accertamento di una delle seguenti violazioni tassativamente indicate nella norma:

a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato (divieto di accesso di cui alla figura II 47 art. 116 regolamento del cds) e di divieto di sorpasso (di cui alla figura II 48 art. 116 regolamento cds) collocati fuori dei centri abitati. Non è compresa in tali ipotesi la violazione del divieto di sorpasso tra mezzi pesanti (figura II 52 - art. 117 regolamento cds) perché oggetto della sanzione prevista dall'art. 148 cds (che prevede già l'applicazione della sospensione ordinaria alla prima violazione).

b) articolo 143, comma 11. Circolazione contromano;

c) articolo 145, comma 10. Precedenza;

d) articolo 146, comma 3. Prosecuzione della marcia con il semaforo rosso;

e) articolo 147, comma 5. Relativo a tutte le ipotesi di comportamento non conforme ai segnali del passaggio a livello;

f) articolo 148, comma 9-bis e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8. Sorpasso a destra, corretta esecuzione della manovra di sorpasso, possibilità di eseguire il sorpasso, sorpasso dei tram, e il sorpasso di velocipedi (distanza laterale durante il sorpasso);

<sup>157</sup> L'inciso previsto dalla norma recepisce il principio di carattere generale accolto unanimemente dalla giurisprudenza, secondo cui le sanzioni accessorie sul titolo si applicano solo quando le violazioni sono commesse alla guida di un veicolo che richiede la patente.

<sup>158</sup> Poiché la norma fa espresso richiamo alla “patente di guida”, è escluso che la procedura dell'art. 218-ter possa applicarsi alla CQC. Pertanto, in caso di accertamento di violazione commessa da conducenti che espletano attività che richiedono la CQC, la verifica dei punti posseduti per l'eventuale applicazione della sospensione breve deve essere effettuata sulla patente di guida.

- g) articolo 149, comma 5. Distanza di sicurezza tra veicoli nei soli casi da cui derivi un incidente e gravi danni ai veicoli;
- h) articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3. Esecuzione di alcune manovre come, ad esempio, inversione di marcia, cambio direzione o corsia, retromarcia;
- i) articolo, 171, comma 2. Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote;
- l) articolo 172, commi 10 e 11. Mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini, o alterazione o ostacolo del normale funzionamento degli stessi;
- m) articolo 173, comma 3-bis. Uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, ovvero uso di cuffie sonore<sup>159</sup>;
- n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo. Superamento della durata di guida o incompleto riposo giornaliero per un tempo superiore al 20%; superamento dei limiti dei tempi di guida settimanale o incompleto riposo settimanale per un periodo superiore al 20%; circolazione durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio per eseguire i riposi prescritti;
- o) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8. Retromarcia anche sulle corsie per la sosta di emergenza, fatta eccezione per le manovre necessarie nelle aree di servizio o di parcheggio; uso scorretto della corsia di accelerazione e mancata precedenza da parte di chi si immette nel flusso della circolazione; sosta o fermata vietata su carreggiate, rampe e svincoli; mancata accensione delle luci di posizione durante la sosta; mancato utilizzo del triangolo in caso di sosta forzata d'emergenza;
- p) articolo 186-bis, comma 2. Conducenti per i quali vige la prescrizione di alcool zero, che circolano con un tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,50 g/l;
- q) articolo 191, comma 4. Comportamento dei conducenti verso i pedoni nei casi di mancata precedenza ai pedoni che attraversano sulle strisce, mancata precedenza ai pedoni nelle strade prive di strisce, mancata precedenza alle persone invalide che attraversano la strada.

## 2. CONDIZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLA SOSPENSIONE BREVE

Il presupposto per l'applicazione della sospensione breve è che al momento dell'accertamento, dalla visura dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida risulti che la patente del trasgressore ha un punteggio inferiore a 20. Secondo il tenore del comma 1, non conta il punteggio che dovrebbe risultare in base alle decurtazioni applicate ma non ancora annotate, ma ciò che risulta annotato al momento dell'accertamento sull'Anagrafe nazionale. Allo stesso modo non possono essere considerati i punti che andranno decurtati a seguito dell'accertamento di una violazione che si sta contestando al momento perché anch'essa non risulta ancora inserita nell'Anagrafe nazionale.

Altro presupposto per l'applicazione della sospensione breve è l'identificazione del trasgressore nel momento in cui è stata commessa la violazione. Pertanto, in caso di accertamento di violazioni da remoto o, comunque, quando non si sia proceduto al fermo del veicolo, l'identificazione del conducente successiva (ad esempio a seguito della comunicazione del proprietario del veicolo per la decurtazione del punteggio della patente), non può dar corso alla sospensione breve. L'identificazione immediata del conducente, ai fini dell'applicazione della sospensione breve, non comporta, tuttavia, l'obbligo di contestare immediatamente la violazione<sup>160</sup>.

---

<sup>159</sup> Si rimanda al commento dell'art. 173 e dell'art. 218 riguardo la procedura di sospensione della patente direttamente prevista dallo stesso art. 173. Si rammenta che, in caso di contestazione della violazione di cui all'art. 173, comma 3-bis, nel verbale dovrà darsi atto che l'eventuale ritiro della patente è operato sia ai fini della sospensione breve, sia ai fini dell'applicazione della sospensione ordinaria prevista dal medesimo articolo 173 e disposta con provvedimento del Prefetto.

<sup>160</sup> Per esempio, è possibile applicare la sospensione breve in caso di incidente in cui il conducente sia stato identificato ma la violazione commessa dallo stesso venga verbalizzata e notificata in tempi successivi a seguito della ricostruzione del sinistro.

### 3. PROCEDIMENTO DI APPLICAZIONE DELLA SOSPENSIONE BREVE – DECORRENZA E DURATA

La decorrenza della sospensione breve è automatica e non consegue all'emissione di un provvedimento del Prefetto. Infatti, diversamente da quanto previsto per le ipotesi in cui la sospensione è prevista dalla stessa norma sanzionatoria, la cui procedura continua ad essere disciplinata dall'art. 218, il nuovo istituto prevede che la sospensione breve abbia una durata definita e consegua in modo diretto ed automatico dalla contestazione della violazione.

La sospensione breve decorre dal giorno del ritiro della patente, ed è applicata direttamente dall'organo di polizia procedente che deve trattenere la patente ritirata, per riconsegnarla all'interessato al termine del periodo previsto. La restituzione potrà avvenire direttamente nelle mani dell'interessato, o anche di un incaricato dallo stesso con apposita delega. Si ritiene che la restituzione possa avvenire anche per posta a richiesta dell'interessato, ponendo, tuttavia, le spese di spedizione a carico di quest'ultimo. Nelle ipotesi di accertamento di più violazioni per le quali è prevista la sospensione breve, la durata della stessa deve essere determinata sommando i singoli periodi di sospensione previsti per ciascuna violazione.

Nei casi in cui la patente di guida non sia stata ritirata immediatamente<sup>161</sup>, secondo il comma 6, il periodo di sospensione breve decorre dalla contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione.

In tutti i casi descritti, in considerazione del fatto che la sospensione breve non viene applicata con separato provvedimento, il verbale di contestazione rappresenta l'unico documento nel quale può essere formalizzata l'applicazione della misura in esame, pertanto, anche al fine di rendere edotto il trasgressore dell'impossibilità di condurre veicoli, nel verbale stesso deve essere indicato chiaramente il periodo di sospensione breve previsto e la sua decorrenza.

La durata della sospensione breve varia in relazione al punteggio risultante dall'Anagrafe degli abilitati alla guida:

- 7 giorni se il punteggio è inferiore a 20 ma pari almeno a 10
- 15 giorni se il punteggio è inferiore a 10<sup>162</sup>.

I periodi indicati raddoppiano nel caso in cui il trasgressore abbia provocato un incidente<sup>163</sup>, anche quando sia fuoriuscito dalla sede stradale con il proprio veicolo senza aver coinvolto altre persone o cose. In tali ipotesi, per espressa previsione contenuta nel comma 3, troveranno comunque applicazione anche le disposizioni degli artt. 222 e 223 secondo le quali il Prefetto dispone la sospensione della patente nei confronti del conducente che ha provocato un incidente stradale con danni alle persone.

Il senso letterale della norma lascia intendere che nei casi in esame devono applicarsi sia la sospensione breve da parte dell'organo di polizia ai sensi dell'art. 218-ter, sia la sospensione disposta dal Prefetto ai sensi degli artt. 222 e 223 ove ricorrano i presupposti previsti dalle stesse norme<sup>164</sup>.

<sup>161</sup> Ad esempio, perché il conducente non la recava al seguito; oppure in caso di verbalizzazione e notifica successiva della violazione in caso di incidente.

<sup>162</sup> Anche se il trasgressore ha perso tutti i punti.

<sup>163</sup> Nel quale caso, occorre che la responsabilità del trasgressore nel causare l'incidente emerga dai rilievi svolti.

<sup>164</sup> La sospensione cautelare si applica, infatti, solo quando siano commessi reati che prevedono la sanzione accessoria della sospensione o quando dall'incidente siano derivati danni alle persone. Al fine di determinare l'esatta procedura di applicazione delle due misure, occorre fare alcune precisazioni:

- la sospensione breve con durata raddoppiata si applica quando il trasgressore ha provocato un incidente di qualsiasi natura, anche con soli danni a cose. La sospensione adottata dal Prefetto si applica solo se l'incidente è con danni alle persone;
- in entrambi i casi il trasgressore deve essere responsabile dell'incidente, anche non esclusivamente;
- la responsabilità nell'aver causato l'incidente deve desumersi dalla contestazione della violazione di una norma di comportamento del codice della strada, che potrebbe essere diversa da quelle elencate nell'art. 218-ter;

Il comma 7 prevede che la sospensione breve deve essere annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida gestita dalla motorizzazione. A tal proposito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha diramato la circolare n. 35734 del 13 dicembre 2024 (All. A), con la quale sono state fornite le prime indicazioni operative per procedere all'inserimento in parola. L'inserimento deve avvenire in ogni caso, anche qualora la patente non sia stata ritirata.

In proposito, si ritiene che, in considerazione della finalità della misura e del fatto che la stessa acquista piena efficacia sin dal momento in cui la patente è ritirata, ovvero, in caso di mancato ritiro, dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento, l'annotazione nell'Anagrafe nazionale debba essere operata contestualmente, senza attendere il decorso del termine per la presentazione del ricorso. Infatti, anche nel caso in cui venisse presentato il ricorso, fino al suo eventuale accoglimento, la misura della sospensione breve continuerebbe ad essere operante, determinando a questo punto solo la necessità della sua cancellazione dall'Anagrafe nazionale qualora non ancora scaduta.

La piena operatività di tale previsione, è condizionata dalla necessaria implementazione informatica dell'Anagrafe nazionale, al fine di consentirne l'alimentazione direttamente agli organi di polizia nei casi in esame.

Nelle more della piena funzionalità delle predette procedure, in caso applicazione dell'art. 218-ter, si ritiene opportuno procedere celermente all'inserimento nella banca dati interforze dell'informazione relativa alla decorrenza e durata della sospensione breve, anche nel caso in cui la patente non sia stata immediatamente ritirata<sup>165</sup>.

#### 4. PERMESSO PROVVISORIO DI GUIDA

Il comma 5 prevede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili. Il rinvio a tali norme è riferito ai soli fini del rilascio del permesso di guida, per determinate fasce orarie per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici

- la sospensione breve con durata raddoppiata si applica solo se al conducente che ha causato l'incidente viene contestata una delle violazioni elencate nell'art. 218-ter, e abbia un punteggio della patente inferiore a 20;
- la sospensione adottata dal Prefetto si applica sempre al conducente che ha causato l'incidente (con danni alla persona) per aver violato una norma di comportamento anche se diversa da quelle elencate nell'art. 218-ter.

Pertanto, potranno verificarsi le seguenti ipotesi:

- a. Incidente con soli danni a cose provocato dal conducente che ha commesso una delle violazioni elencate nell'art. 218-ter. Si applica solo la sospensione breve;
- b. Incidente con soli danni a cose provocato dal conducente che ha commesso una violazione diversa da quelle elencate nell'art. 218-ter. Non si applica nessuna sospensione;
- c. Incidente con danni alle persone provocato dal conducente per aver violato una norma di comportamento diversa da quelle elencate nell'art. 218-ter. Si applica solo la sospensione adottata dal Prefetto;
- d. Incidente con danni alle persone provocato dal conducente per aver violato una norma di comportamento elencate nell'art. 218-ter, o per aver violato una norma di comportamento diversa da quelle elencate nell'art. 218-ter, e anche una norma elencata nell'art. 218-ter, dalla quale non derivi la responsabilità nel causare l'incidente. Si applicano entrambe le sospensioni.

In quest'ultimo caso, si dovrà redigere il verbale di contestazione per la violazione di una delle norme elencate nell'art. 218-ter, e, qualora dalla predetta violazione non derivi la responsabilità nell'incidente, anche della violazione della norma di comportamento che, invece, lo ha determinato. Nel verbale, o nei verbali, dovrà essere indicato che la patente deve essere ritirata per l'applicazione della sospensione breve indicandone anche la durata, e per l'applicazione della sospensione da parte del Prefetto ai sensi degli artt. 222 e 223.

La patente sarà trattenuta dall'ufficio o comando dal quale dipende l'agente accertatore per la durata stabilita per la sospensione breve, al termine della quale, dovrà essere inviata al Prefetto unitamente al rapporto sull'incidente e a copia del verbale di contestazione relativo alla violazione della norma di comportamento che è stata causa dell'incidente, comunicando che è stata adottata anche la sospensione breve, indicandone la durata. Il prefetto, verificata la sussistenza di fondati elementi di responsabilità, adotta il provvedimento di sospensione con decorrenza dal termine del periodo di sospensione breve.

<sup>165</sup> Infatti, la sospensione breve, per effetto di quanto previsto dal comma 6, in caso di mancato ritiro della patente, decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione discende.

o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104.

L'istanza per il rilascio del permesso orario deve essere presentata all'ufficio o comando dal quale dipende l'agente accertatore entro il termine di 15 giorni dalla data del ritiro della patente<sup>166</sup>.

Al rilascio del permesso di guida, subordinato al fatto che dalla violazione contestata non sia derivato un incidente, provvede il responsabile del comando o ufficio da cui dipende l'agente accertatore a seguito di istanza motivata e documentata dell'interessato. Il responsabile dell'Ufficio, verificata la sussistenza dei requisiti per il rilascio<sup>167</sup>, provvede con apposito provvedimento<sup>168</sup> nel quale dovranno essere indicate le fasce orarie in cui l'interessato è autorizzato alla guida, che non possono superare le tre ore al giorno, ed il periodo di sospensione della patente aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondando per eccesso<sup>169</sup>. Il permesso deve essere recato al seguito dall'interessato ed esibito agli organi di controllo. Gli allegati nn. 1, 2 e 3 già indicati nelle note, contengono la modulistica predisposta per l'adozione dei provvedimenti connessi al rilascio del permesso provvisorio di guida.

## 5. SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE ESTERA

L'istituto della sospensione breve si applica anche ai titolari di patente rilasciata all'estero seguendo il criterio di applicazione della disciplina del punteggio che si applica a tali patenti. Infatti, in caso di commissione di una delle violazioni elencate nella tabella allegata all'art. 126-bis del codice della strada, in luogo della decurtazione del punteggio, viene alimentata una specifica banca dati istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>170</sup>, aggiungendo un numero di punti corrispondente a quelli della predetta tabella. Pertanto, qualora il titolare di patente straniera commetta una delle violazioni elencate nell'art. 218-ter e dalla predetta banca dati risulti un punteggio compreso tra uno e dieci, si applicherà la sospensione breve per 7 giorni, qualora, invece, risultasse un punteggio superiore a 10, si applicherà la sospensione breve per 15 giorni. Anche per i titolari di patente straniera opera il raddoppio quando il trasgressore, anche senza aver coinvolto altre persone o cose, sia fuoriuscito dalla sede stradale con il proprio veicolo, ovvero, quando abbia provocato un incidente.

Si sottolinea che per le violazioni che prevedono la sospensione della patente estera la disciplina è contenuta negli articoli 135 e 136-ter, che prevedono l'emissione di provvedimenti di inibizione alla guida sul territorio nazionale in luogo del provvedimento di sospensione previsto per le patenti italiane. Nel caso in esame, tuttavia, poiché la sospensione breve non è subordinata all'emissione di un provvedimento del Prefetto, si ritiene che possa trovare applicazione la medesima procedura prevista per le patenti italiane sopra descritte<sup>171</sup>, che prevede il ritiro del documento, la sua conservazione presso l'organo di polizia procedente, e la sua restituzione al termine del periodo di

<sup>166</sup> Che può essere presentata con un modulo simile a quello allegato alla presente scheda (All. 1).

<sup>167</sup> Stante la breve durata della sospensione in esame, si ritiene che l'istruttoria per il rilascio del permesso orario debba essere svolta con la massima celerità.

<sup>168</sup> Che potrà essere simile a uno dei moduli allegati alla presente scheda (All. 2 permesso per ragioni di lavoro; All. 3 permesso per legge 104/1992).

<sup>169</sup> Calcolo: totale ore concesse moltiplicato per 2, diviso 24, arrotondato per eccesso (es: 3 ore concesse per 7 giorni =  $21 \times 2 = 42$ :  $24 = 1,75$  giorni che, arrotondato per eccesso, diventa 2 giorni).

<sup>170</sup> Prevista dall'art. 6-ter del decreto legge 27 giugno 2003, n. 151.

<sup>171</sup> D'altronde, il comma 4, prevede espressamente che le disposizioni dell'art. 218-ter si applicano anche ai titolari di patente straniera.



sospensione breve<sup>172</sup>. Troveranno, pertanto, applicazione anche le disposizioni dell'art. 218 relativamente al rilascio del permesso di guida oraria.

In considerazione del fatto che non risulta possibile privare il titolare di utilizzare la patente estera fuori dal territorio nazionale, si ritiene che la sospensione breve applicata sulla stessa debba produrre gli stessi effetti dell'inibizione alla guida di cui all'art. 135, comma 5 cds. Pertanto, fermo restando che la sospensione breve produce i suoi effetti sul territorio nazionale, qualora il trasgressore manifestasse la volontà di uscire dal Paese, a richiesta dello stesso la patente deve essere restituita.

#### 6. RECIDIVA BIENNALE DELLA VIOLAZIONE DA CUI DISCENDE LA SOSPENSIONE BREVE

Il comma 9 prevede che nell'ipotesi di recidiva biennale di una delle violazioni che prevedono la sospensione breve, in luogo della predetta misura si applica la sospensione ordinaria qualora la singola norma lo preveda<sup>173</sup>. Pertanto, la procedura di ritiro e sospensione è quella ordinaria prevista dall'art. 218.

Il nuovo istituto della sospensione breve, sebbene introduca nuove procedure che non prevedono l'emissione di un provvedimento da parte di organi diversi, deve essere qualificata al pari della sospensione ordinaria della patente disciplinata dall'art. 218, producendo tutti gli effetti conseguenti a quest'ultima.

Pertanto, non è ammissibile il pagamento in misura scontata del 30% entro cinque giorni perché espressamente escluso dall'art. 202, comma 1. Per quanto riguarda, invece, la circolazione con la patente sospesa, l'ipotesi è disciplinata direttamente dal comma 8 dell'art. 218-ter, nel quale è previsto che:

- in caso di circolazione con la patente sospesa ai sensi dell'art. 218-ter, si incorre nella violazione di cui all'art. 218, comma 6, che prevede una sanzione pecuniaria e la sanzione accessoria della revoca della patente;
- la stessa violazione si applica anche nei confronti del trasgressore che circola in violazione dei limiti del permesso di guida rilasciato dal comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

Per quanto riguarda i rimedi avverso la sospensione breve, è sempre possibile la proposizione del ricorso contro il verbale di contestazione al Prefetto o al Giudice di Pace, le cui determinazioni si estendono anche alla sanzione accessoria in argomento. Attesa la mancanza del provvedimento del Prefetto, al fine di fornire un'ulteriore rimedio contro l'applicazione della misura in esame, il comma 5 prevede la possibilità di proporre opposizione dinnanzi all'autorità giudiziaria ordinaria ai sensi dell'art. 205 avverso la sola sospensione breve.

#### Art. 230

(Educazione stradale)

(Commi 1/2-bis omissis)

**Comma 2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina**

<sup>172</sup> Per l'annotazione della sospensione breve delle patenti straniere, si dovranno attendere le determinazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per verificare se sarà possibile provvedervi alimentando la specifica banca dati prevista per tali patenti, in luogo dell'Anagrafe nazionale prevista dal comma 7 dell'art. 218-ter.

<sup>173</sup> Si tratta delle violazioni previste dagli artt. 145, comma 11, 146, comma 3-bis, 147, comma 6, 148, comma 15, 149, comma 5, 172, comma 10 e 173, comma 3-bis.

**L'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati, competenti in materia di sicurezza stradale, inclusi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.**

Con l'introduzione del comma 2-ter si prevede la partecipazione a corsi extracurricolari organizzati da istituzioni scolastiche che determinano l'attribuzione di un punteggio aggiuntivo di 2 punti, che saranno accreditati all'atto del rilascio della patente di guida, ma limitatamente a quelle di cui all'art. 115, comma 1, lettere b) e c)<sup>174</sup>.

L'efficacia della norma è subordinata all'adozione di un decreto interministeriale per l'individuazione dei soggetti erogatori dei corsi e la definizione delle modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per il rilascio della relativa certificazione.

---

<sup>174</sup> Patenti di categoria AM, A1, B1, A2, B, BE, C1 e C1E.

All'Ufficio/Comando dal quale dipende l'agente accertatore

Il/La sottoscritto/a.....nato/a a .....il.....in relazione al ritiro della patente di guida eseguito con il verbale, che si allega in copia, chiede il rilascio del permesso orario di guida di cui all'art. 218-ter, comma 5, in relazione all'art. 218, del codice della strada per (barrare l'ipotesi che interessa tra le due alternative e indicare orari e giorni):

raggiungere il posto di lavoro (andata/ritorno dall'abitazione al lavoro)

Dalle ore .....alle ore..... dalle ore.....alle ore..... nei giorni dal ..... al.....

beneficiare delle agevolazioni di cui all'art. 33 della legge 104/92 secondo le seguenti modalità:

Dalle ore..... alle ore..... dalle ore.....alle ore ..... nei giorni dal ..... al.....

A tale scopo dichiara, ai sensi del DPR 445/2000, sotto la propria personale responsabilità, consapevole delle sanzioni cui va incontro chi rilascia dichiarazioni mendaci (barrare l'ipotesi che interessa tra le due alternative)

di lavorare presso la ditta.....sita in.....e che l'orario di lavoro è il seguente....., e di essere nell'impossibilità di raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici.

che beneficia (per sé o per un familiare) dell'art. 33 della legge 104/92 e che necessita del permesso per i conseguenti spostamenti.

Allega:

copia della certificazione rilasciata dalla Commissione Invalidità Civile che riconosce le condizioni di cui all'art. 33 legge 104/92 a favore del richiedente o di familiare che rientra nel rapporto di parentela indicato dalla citata legge autenticata nelle forme di cui al DPR 445/2000;

dichiarazione riportante il rapporto di parentela, e l'impossibilità per altro beneficiario di provvedere al trasporto del diversamente abile con indicazione precisa dei giorni e degli orari nei quali effettuerà il trasporto.

Dichiara, inoltre, che dalla violazione per la quale è stata ritirata la patente, non è derivato un incidente stradale, e che le dichiarazioni di responsabilità allegate, sono rese ai sensi dell'art. 47 DPR 445/2000.

Al fine di essere avvisato circa l'esito della richiesta, comunica i seguenti recapiti:

tel.....cell.....

e-mail..... PEC.....

Data.....

Firma

-----

NOTA BENE: l'istanza deve essere presentata all'Ufficio/Comando dal quale dipende l'agente accertatore solo per violazioni che prevedono la sospensione breve ai sensi dell'art. 218-ter cds.

## Intestazione Ufficio/Comando

Prot. n. \_\_\_\_\_

VISTO il verbale nr. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ da cui risulta che \_\_\_\_\_, in data \_\_\_\_\_, incorreva nella violazione dell'art. \_\_\_\_\_ del cds (codice della strada di cui al decreto legislativo 30/04/1992, n.285), come meglio indicato nel verbale stesso;

CONSIDERATO che a seguito della violazione predetta, in data \_\_\_\_\_ è stato ritirato il documento di guida categoria \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_;

ATTESO che dalla infrazione suddetta consegue la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida in relazione al punteggio la cui durata è stata determinata, tenuto conto del punteggio posseduto e delle circostanze della violazione stessa, nella misura di giorni \_\_\_\_\_ decorrenti dal \_\_\_\_\_;

VISTA l'istanza presentata con la quale l'interessato ha chiesto la concessione di un permesso di guida per motivi di lavoro ai sensi dell'art. 218-ter, comma 5 in relazione all'art. 218, comma 2 cds;

RITENUTO che, sulla base della documentazione fornita e sulla base della dichiarazione dell'interessato in merito all'impossibilità o gravosità di raggiungere il posto di lavoro con mezzi non propri, di poter accogliere l'istanza predetta;

PRESO ATTO che la concessione del permesso di guida in costanza di sospensione della patente, ai sensi dell'art. 218, comma 2 cds, comporta l'aumento del periodo di sospensione per un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è autorizzata la guida, arrotondato per eccesso;

CONSIDERATO che, a fronte di un periodo di sospensione di giorni \_\_\_\_\_ l'autorizzazione alla guida per un certo numero di ore presuppone un aumento della medesima sospensione ai sensi dell'art. 218, comma 2 cds.<sup>1</sup>

### **AUTORIZZA**

\_\_\_\_\_

a guidare, con decorrenza dal \_\_\_\_\_ e sino al \_\_\_\_\_ compreso, nei giorni e nelle ore e lungo gli itinerari di seguito indicati:

dal lunedì al venerdì dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ e dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ ;  
 il sabato dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ e dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ ;  
 la domenica dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ e dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ ;  
 con esclusione dei seguenti giorni \_\_\_\_\_ (eventuale)

Il permesso si intende riferito solo agli orari stabiliti ed esclusivamente per percorrere l'itinerario dalla propria abitazione sita in \_\_\_\_\_ fino alla sede di lavoro sita in \_\_\_\_\_ e viceversa.

Per effetto della concessione del presente permesso di guida oraria, il periodo di sospensione deve considerarsi rideterminato nella misura di giorni \_\_\_\_\_ con decorrenza dal \_\_\_\_\_.

### **AVVERTE**

Che la presente autorizzazione deve essere recata al seguito ed esibita agli organi di controllo.

Ai sensi dell'art. 218-ter, comma 8 del cds, la guida di veicoli durante il periodo di sospensione, nonché la guida in orario non autorizzato è soggetto alla sanzione della revoca della patente.

Luogo e data \_\_\_\_\_

Il responsabile dell'Ufficio /Comando  
 \_\_\_\_\_

La patente di guida potrà essere ritirata, alla scadenza del periodo di sospensione dall'interessato o da un incaricato munito di delega e fotocopia del documento di riconoscimento del delegante presso l'Ufficio in intestazione, ovvero a mezzo posta a spese dell'interessato. La restituzione potrà avvenire salvo ulteriori situazioni ostative (ad esempio, trasmissione al Prefetto competente per l'applicazione di un ulteriore periodo sospensione.

<sup>1</sup> Calcolo: totale ore concesse moltiplicato per 2, diviso 24, arrotondato per eccesso (es: 3 ore concesse per 7 giorni = 21 x 2 = 42: 24 =1,75 giorni che arrotondato per eccesso diventa 2 giorni.

## Intestazione Ufficio/Comando

Prot. n. \_\_\_\_\_

VISTO il verbale nr. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ da cui risulta che \_\_\_\_\_, in data \_\_\_\_\_, incorreva nella violazione dell'art. \_\_\_\_\_ del cds (codice della strada di cui al decreto legislativo 30/04/1992, n.285), come meglio indicato nel verbale stesso;

CONSIDERATO che a seguito della violazione predetta, in data \_\_\_\_\_ è stato ritirato il documento di guida categoria \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_;

ATTESO che dalla infrazione suddetta consegue la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida in relazione al punteggio la cui durata è stata determinata, tenuto conto del punteggio posseduto e delle circostanze della violazione stessa, nella misura di giorni \_\_\_\_\_ decorrenti dal \_\_\_\_\_;

VISTA l'istanza presentata con la quale l'interessato ha chiesto la concessione di un permesso di guida per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alla concessione dei benefici di cui all'articolo 33 delle legge 5 febbraio 1992, n. 104, ai sensi dell'art. 218-ter, comma 5 in relazione all'art. 218, comma 2 cds;

RITENUTO che, sulla base della documentazione fornita e sulla base della dichiarazione dell'interessato in merito al ricorrere della situazione che avrebbe dato diritto alla concessione dei benefici di cui all'articolo 33 delle legge 5 febbraio 1992, n. 104, di poter accogliere l'istanza predetta;

PRESO ATTO che la concessione del permesso di guida in costanza di sospensione della patente, ai sensi dell'art. 218, comma 2 cds comporta l'aumento del periodo di sospensione per un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è autorizzata la guida, arrotondato per eccesso;

CONSIDERATO che, a fronte di un periodo di sospensione di giorni \_\_\_\_\_ l'autorizzazione alla guida per un certo numero di ore presuppone un aumento della medesima sospensione ai sensi dell'art. 218, comma 2<sup>1</sup>;

**AUTORIZZA**

\_\_\_\_\_

a guidare, con decorrenza dal \_\_\_\_\_ e sino al \_\_\_\_\_ compreso nei seguenti giorni e orari:

data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;
data _____	dalle ore _____	alle ore _____,	e dalle ore _____	alle ore _____;

il permesso di guida si intende riferito solo agli negli orari stabiliti ed esclusivamente per percorrere gli itinerari necessari allo svolgimento delle esigenze connesse alla situazione che avrebbe dato diritto alla concessione dei benefici di cui all'articolo 33 delle legge 5 febbraio 1992, n. 104.

Per effetto della concessione del presente permesso di guida oraria, il periodo di sospensione deve considerarsi rideterminato nella misura di giorni \_\_\_\_\_ con decorrenza dal \_\_\_\_\_.

**AVVERTE**

Che la presente autorizzazione deve essere recata al seguito ed esibita agli organi di controllo che, ai sensi dell'art. 218-ter, comma 8 del cds, la guida di veicoli durante il periodo di sospensione, nonché la guida in orario non autorizzato è soggetto alla sanzione della revoca della patente.

Luogo e data \_\_\_\_\_

Il responsabile dell'ufficio /Comando

\_\_\_\_\_

La patente di guida potrà essere ritirata, alla scadenza del periodo di sospensione dall'interessato o da un incaricato munito di delega e fotocopia del documento di riconoscimento del delegante presso l'Ufficio/Comando in intestazione, ovvero a mezzo posta a spese dell'interessato. La restituzione potrà avvenire salvo diverse situazioni ostative (ad esempio, trasmissione al Prefetto competente per l'applicazione di un ulteriore periodo sospensione

<sup>1</sup> Calcolo: totale ore concesse moltiplicato per 2, diviso 24, arrotondato per eccesso (es: 3 ore concesse per 7 giorni = 21 x 2 = 42: 24 =1,75 giorni che arrotondato per eccesso diventa 2 giorni.

**MODIFICHE ALLE NORME SULLA CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI A PROPULSIONE PREVALENTEMENTE ELETTRICA**

**Testo integrato** dell'art. 1, commi da 75 a 75-vicies-quinquies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, risultanti dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Si riporta, altresì, l'articolo 14, comma 2 della legge 177/2024 relativa alla circolazioni dei dispositivi di micromobilità diversi dai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;** b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis omissis

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città **imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree.**

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. **È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-vicies-quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto, ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-vicies-quinquies.**

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a **75-vicies-quinquies**, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies/75-octies omissis

75-novies. I conducenti **dei monopattini** hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies omissis

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.

75-duodecies omissis

**75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.**

75-quaterdecies omissis

**75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.**

75-sexiesdecies/75-duodevicies omissis

**75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-vicies-quater.**

75-vicies omissis

75-vicies semel omissis

**75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies-quinquies si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.**

75-vicies ter omissis

**75-vicies quater. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b, del citato codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associata. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i**

**contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3 bis, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.**

**75-vicies quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del Titolo X del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.**

Il legislatore è intervenuto anche sulla disciplina dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (di seguito solo monopattini), attraverso importanti modifiche ai commi 75 e seguenti dell'art. 1 della legge 160/2019.

Le modifiche hanno interessato diversi aspetti riguardanti, in particolare:

- le caratteristiche tecniche;
- la possibilità di circolare solo nei centri abitati;
- la riconoscibilità attraverso l'apposizione di un contrassegno di identificazione;
- l'obbligo di copertura assicurativa;
- l'obbligo di uso del casco per tutti a prescindere dall'età;
- le regole più stringenti per la sosta e la circolazione;
- le nuove regole per i gestori di servizi di noleggio.

Con la modifica del comma 75 si prevede che i monopattini debbano rispondere alle caratteristiche tecnico-costruttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella precedente formulazione della norma si rimandava alle caratteristiche costruttive contenute nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019<sup>1</sup>.

Il decreto cui fa rinvio il nuovo testo del comma 75 è quello adottato il 18 agosto 2022<sup>2</sup> che rimanda all'allegato 1 del decreto 4 giugno 2019 per l'elencazione dei componenti che costituiscono il monopattino<sup>3</sup>.

In particolare, con il decreto del 2022 si definiscono le caratteristiche tecniche alle quali i monopattini devono rispondere, che riguardano la potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW, il diametro delle ruote, l'obbligo di munirsi di pneumatici e loro caratteristiche, il regolatore di velocità configurabile a 6 km/h e 20 km/h<sup>4</sup>, la massa e le dimensioni, la marcatura "CE", l'impianto frenate su entrambe le ruote, il segnalatore acustico, gli indicatori luminosi di svolta, i dispositivi di illuminazione anteriore e posteriore, i catadiottri rossi posteriori e gialli laterali e le eventuali luci di arresto.

<sup>1</sup> Che definisce le modalità di attuazione e gli strumenti operativi per la sperimentazione dei dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

<sup>2</sup> Cfr. Decreto dirigenziale del 18 agosto 2022 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 202 del 30 agosto 2022.

<sup>3</sup> Secondo l'allegato 1 del decreto 4 giugno 2019, richiamato dall'art. 1 del decreto 18 agosto 2022, i componenti che costituiscono i monopattini sono: 1. Manico, 2. Leva del freno, 3. Acceleratore, 4. Display di controllo, 5. Manubrio, 6. Cavo elettrico o freno, 7. Sistema di bloccaggio per la regolazione dell'altezza del manubrio, 8. Piantone dello sterzo, 9. Head tube (collegamento forcella-telaio), 10. Forcella anteriore, 11. Ruote (2 ruote), 12. Telaio, 13. Pedana, 14. Forcella posteriore, 15. Gruppo di frenatura principale, 16. Motore, 17. Trasmissione, 18. Batteria.

<sup>4</sup> In base all'ambito territoriale nel quale si deve circolare



Tra i requisiti è, altresì, previsto che il monopattino non sia dotato di sedile. La presenza del sedile comporta l'applicazione di sanzioni diverse a seconda dell'altezza: se ha altezza inferiore a 54 cm, si applicano le sanzioni di cui all'art. 1 commi 75-quater e 75-undevices della legge 160/2019, se l'altezza è superiore a 54 cm, il monopattino deve essere equiparato ad un ciclomotore o a un motociclo, a seconda della potenza del motore<sup>5</sup> (inferiore o superiore a 4 kW) e troveranno applicazione tutte le violazioni relative a tali veicoli. Infatti, il Regolamento (UE) 168/2013 fa rientrare nella categoria dei ciclomotori o motocicli i veicoli dotati di sedile di altezza uguale o superiore a 54 cm.

La modifica del comma 75-ter è intervenuta sulla disciplina per il servizio di noleggio dei monopattini. In particolare, si è previsto che tra le condizioni che devono essere presenti nella deliberazione della giunta comunale che autorizza il servizio, qualora si prevedano limitazioni alla circolazione in determinate aree della città, si deve prevedere anche l'obbligo per i gestori dei servizi di munire i monopattini di sistemi automatici che impediscano il funzionamento degli stessi al di fuori di tali aree.

La modifica del comma 75-quater è finalizzata ad integrare le ipotesi di illecito alle nuove previsioni contenute nel comma 75-vicies-quater, relativo al contrassegno, e al comma 75-vicies-quinquies, relativo all'obbligo assicurativo.

La modifica del comma 75-quinquies integra le indicazioni ivi contenute a quanto previsto nei nuovi commi 75-vicies-quater e 75-vicies-quinquies.

La modifica del comma 75-novies estende l'obbligo del casco a tutti i conducenti di monopattini, a prescindere dall'età. Nella precedente formulazione tale obbligo sussisteva solo per i minori degli anni diciotto.

La modifica del comma 75-undecies ha eliminato la deroga al divieto di circolare contromano nelle strade con doppio senso ciclabile.

La modifica del comma 75-terdecies, ha limitato l'ambito di circolazione dei monopattini alle sole strade urbane aventi limite di velocità non superiore a 50 km/h. Non sarà più possibile, quindi, circolare fuori dal centro abitato neanche sulle piste ciclabili e sugli altri percorsi riservati alla circolazione dei velocipedi.

Con la modifica del comma quinquiesdecies, si è intervenuti in materia di sosta dei monopattini. Si conferma il divieto di sosta sui marciapiedi, prevedendo una deroga per le aree individuate dai comuni. Infatti, attraverso la modifica vengono fissati i parametri ai fini dell'individuazione delle aree sui marciapiedi dove consentire la sosta. Per poter beneficiare di tale deroga, i marciapiedi devono avere dimensioni e caratteristiche che consentano la sosta dei monopattini in modo tale da assicurare la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone disabili nella porzione libera. Inoltre, le aree dove è consentita la sosta sui marciapiedi devono essere individuate da apposita segnaletica, ad eccezione dei casi in cui le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito del comune. La sosta sui marciapiedi fuori dalle aree previste comporta l'applicazione della sanzione di cui al comma 75-vicies-semel che rimanda all'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 158, comma 5, cds prevista per i ciclomotori e i motocicli<sup>6</sup>, escludendo la possibilità di rimozione. Infatti, il divieto di sosta degli altri veicoli sui marciapiedi è previsto dall'art. 158, comma 1, lettera h), cds per la quale è, invece, prevista la rimozione.

---

<sup>5</sup> Inferiore o superiore a 4 kW.

<sup>6</sup> Da Euro 41 a Euro 168.

Con la modifica del comma 75-undevieces, si interviene sugli importi delle sanzioni. La sanzione in caso di circolazione con caratteristiche difformi è stata raddoppiata<sup>7</sup> ed estesa anche all'ipotesi violazione delle disposizioni del comma 75-bis<sup>8</sup>, relativo all'obbligo di munire i monopattini di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote ormai obbligatorio per tutti i monopattini in circolazione<sup>9</sup>.

Inoltre, è stata aggiunta una specifica ipotesi sanzionatoria<sup>10</sup> per l'obbligo di copertura assicurativa e di utilizzare il contrassegno di identificazione, attraverso il rinvio alle disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo<sup>11</sup>. Per quanto riguarda, in particolare, il contrassegno di identificazione, le sanzioni in argomento troveranno applicazione nelle ipotesi di mancanza, di alterazione o di contraffazione dello stesso contrassegno, e nell'ipotesi in cui lo stesso non sia visibile. Per tale ultimo caso<sup>12</sup>, l'ipotesi da sanzionare è quella relativa alla presenza di elementi che coprano i caratteri del contrassegno in modo da non renderne possibile la lettura. La stessa sanzione relativa ai contrassegni si applica anche nel caso di omessa comunicazione della variazione di residenza o di sede del proprietario del monopattino, di cui si dirà in seguito con riferimento all'introduzione del comma 75-vicies-quater.

La modifica del comma 75-vicies-bis è finalizzata a ricomprendere anche i nuovi commi 75-vicies-quater, e 75-vicies-quinquies, tra le ipotesi sanzionatorie per le quali si applica il titolo IV del codice della strada.

Con il nuovo comma 75-vicies-quater si introduce l'obbligo per i proprietari dei monopattini di munirsi di un contrassegno di identificazione da apporre sugli stessi. Queste nuove disposizioni sono condizionate dall'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze che dovrà stabilire le modalità di stampa del contrassegno<sup>13</sup> da parte dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. Anche i criteri di formazione delle combinazioni alfanumeriche, da stampare sul supporto, saranno stabilite con procedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministero dell'interno. Allo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti compete, altresì, la generazione delle predette combinazioni alfanumeriche. Pertanto, nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni richiamate, gli obblighi relativi al contrassegno di identificazione non possono considerarsi vigenti.

In proposito occorre precisare che non si tratterà di un obbligo di immatricolazione dei monopattini, ma di una procedura che, attraverso la registrazione dei dati del contrassegno nell'archivio nazionale dei veicoli gestito dalla Motorizzazione, consente di individuare il proprietario e responsabile della circolazione del monopattino in cui il contrassegno stesso è applicato.

Il contrassegno non è assimilabile alle targhe previste per i veicoli a motore, le cui caratteristiche e modalità di collocazione sono fissate per legge e, pertanto, non può essere applicata la relativa

<sup>7</sup> E' prevista una sanzione pecuniaria da 200 a 800 Euro (in precedenza era da 100 a 400 euro). Si sottolinea che è rimasta invariata la previsione contenuta nel comma 75-vicies che prevede anche la sanzione accessoria della confisca dei monopattini aventi motore termico o elettrico con potenza nominale continua superiore a 1 kW.

<sup>8</sup> Comma introdotto dal decreto legge 121/2021, convertito dalla legge 156/2021, per il quale, tuttavia non era prevista alcuna sanzione.

<sup>9</sup> L'obbligo è divenuto vigente per i monopattini commercializzati in Italia dal 30 settembre 2022, e per quelli già circolanti prima di tale data, dal 1° gennaio 2024.

<sup>10</sup> Sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 400 Euro senza sanzione accessoria.

<sup>11</sup> Avendo previsto delle specifiche violazioni all'interno delle norme in esame, è escluso che la mancanza del contrassegno possa essere sanzionata ai sensi dell'art. 100 cds, e la mancanza della copertura assicurativa ai sensi dell'art. 193 cds.

<sup>12</sup> In attesa dell'emanazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dovrà disciplinare le caratteristiche del contrassegno, considerando che le dimensioni dei monopattini non consentiranno di apporvi un contrassegno di dimensioni analoghe a quelle degli altri veicoli, si ritiene che la visibilità dei caratteri che lo comporranno non potrà essere garantita nella stessa misura prevista per quelli che compongono le altre targhe.

<sup>13</sup> La norma stabilisce soltanto che il contrassegno dovrà essere adesivo, plastificato e non rimovibile.

normativa. Pertanto, non potranno trovare applicazione le disposizioni relative alla rifrangenza, all'esatta posizione in cui il contrassegno deve essere collocato, alla visibilità ecc..

La norma in esame, peraltro, prevede soltanto che il contrassegno debba essere presente ed esposto in modo visibile.

È previsto, altresì, l'obbligo di comunicare il cambio di residenza o di sede del titolare del contrassegno<sup>14</sup>, da attuarsi attraverso le procedure di cui all'art. 97, comma 3-bis del cds, relative ai ciclomotori. Tale norma prevede due diverse modalità di comunicazione a seconda se si tratti di persona fisica o giuridica. Nel primo caso, l'aggiornamento della residenza avviene in modo automatico, attraverso la comunicazione tra l'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente e la Motorizzazione. Pertanto, dopo il cambio di residenza, compete ai comuni l'effettuazione delle relative comunicazioni, senza ulteriori oneri a carico dell'intestatario del contrassegno. Nel caso di persone giuridiche, il cambio di sede deve essere richiesto direttamente dai soggetti interessati entro 30 giorni presso gli Uffici della Motorizzazione.

La norma introduce anche gravi sanzioni nei confronti di chi produce o commercializza abusivamente i contrassegni, rimandando all'applicazione di quelle previste dall'art. 101, comma 5, cds, secondo il quale, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria, è prevista anche la confisca del contrassegno. Pertanto, in tali casi, il contrassegno deve essere sottoposto a sequestro e conservato dall'organo di polizia procedente in attesa dell'emanazione della confisca, all'esito della quale, deve essere distrutto.

Con l'introduzione del comma 75-vicies quinquies si prevede l'obbligo di copertura assicurativa per la circolazione dei monopattini<sup>15</sup>. La norma richiama espressamente la responsabilità civile verso terzi per la circolazione dei veicoli, in quanto rimanda all'art. 2054 del codice civile. Si tratta, pertanto, di una copertura assicurativa diversa da quella già prevista dal comma 75-ter per l'esercizio del servizio di noleggio dei monopattini, in cui la garanzia è prevista genericamente per l'esercizio di tale attività, mentre l'obbligo in esame è previsto specificamente per ogni singolo monopattino. La norma fa rinvio anche al titolo X del decreto legislativo 209/2005 (Codice per le Assicurazioni Private – CAP), proprio al fine di chiarire che la copertura assicurativa per i monopattini è quella relativa ai veicoli.

Il rinvio al titolo X del CAP, tuttavia, non riguarda l'applicazione delle sanzioni in caso di circolazione senza copertura assicurativa. Infatti, le norme in argomento prevedono l'applicazione di una specifica sanzione, come già indicato nel commento al comma 75-quater. Pertanto, non potranno trovare applicazione le sanzioni previste dal titolo X del CAP e dall'art. 193 cds, né la sanzione accessoria del sequestro ivi prevista.

È opportuno evidenziare che l'espresso richiamo alle disposizioni del titolo X del CAP presuppone che l'assicurazione RCA sia legata ad uno specifico veicolo che deve essere univocamente identificato. Di conseguenza, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sentito il Ministero delle imprese e del made in Italy, si ritiene che l'obbligo assicurativo di cui al comma 75-vicies quinquies sia subordinato al possesso del contrassegno identificativo del monopattino, che determinerà detta univocità e le cui caratteristiche e modalità di rilascio saranno determinate con apposito decreto del citato Dicastero, come previsto dal comma 75 vicies-quater.

<sup>14</sup> La mancanza, come indicato in precedenza, è sanzionata ai sensi del comma 75-undevieces.

<sup>15</sup> Si segnala che il comma 75-vicies ter demanda ad una istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo assicurativo per i monopattini. L'avvio di tale procedura, tuttavia, è stata superata con la modifica dell'art. 1, comma 1, lettera rrr) del decreto legislativo 209/2005 (Codice per le Assicurazioni Private), ad opera del D.lgs., 184/2023, nel quale sono stati annoverati tra i veicoli soggetti all'obbligo assicurativo anche i veicoli elettrici leggeri che, tuttavia, dovevano essere individuati con apposito decreto ministeriale. Anche l'emanazione di tale decreto è stata superata perché l'obbligo assicurativo è previsto per legge con l'introduzione del comma 75-vicies quinquies.

**Art. 14, comma 2 della legge 177/2024**

**2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.”**

La legge 177/2024 è intervenuta anche in materia di dispositivi di micromobilità diversi dai monopattini<sup>16</sup>, prevedendo in caso di circolazione degli stessi aventi caratteristiche difformi da quelle previste da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria e la sanzione accessoria della confisca qualora il dispositivo abbia un motore con potenza nominale continua superiore a 1 kW. Le stesse sanzioni si applicano anche quando la circolazione avviene fuori dagli ambiti della sperimentazione prevista dallo stesso decreto<sup>17</sup>. Il decreto cui la norma fa rinvio è quello il 4 giugno 2019, con il quale sono state fissate le regole di sperimentazione dei dispositivi in argomento<sup>18</sup>. La norma colma una lacuna che si era creata a seguito della modifica della legge 160/2019, ad opera del decreto legge 121/2021. Tale norma, intervenendo sulla disciplina relativa alla circolazione dei monopattini, nel modificare l'art. 1, comma 75-quinquies<sup>19</sup> della citata legge, aveva abrogato la disposizione che prevedeva sanzioni per la circolazione dei dispositivi in parola non conformi o fuori dall'ambito della sperimentazione. Dalla data di entrata in vigore delle modifiche operate dal decreto legge 121/2021, pertanto non erano più presenti sanzioni per i casi in esame.

Per la confisca dei dispositivi, poiché la norma fa riferimento al titolo VI del codice della strada, il sequestro dovrà essere applicato ai sensi dell'art. 213 dello stesso codice. In particolare, il dispositivo sequestrato deve essere affidato in custodia al proprietario o, in caso di sua assenza, al conducente. Qualora non sia possibile affidarli ai predetti soggetti, poiché i dispositivi non possono essere qualificati come veicoli, non possono essere affidati in custodia al custode acquirente<sup>20</sup> né al deposito autorizzato dal prefetto<sup>21</sup>, ma devono essere custoditi presso l'ufficio da cui dipende l'agente accertatore.

La sanzione pecuniaria, invece, dovrà essere applicata seguendo le procedure della legge 689/1981, secondo la quale l'importo da pagare in misura ridotta corrisponde al doppio del minimo o a un terzo del massimo se più favorevole, pertanto, nel caso in esame, tale importo corrisponde a euro 266,67.

<sup>16</sup> Monowhell, segway e hoverboard.

<sup>17</sup> Cfr. Allegato 2 al decreto del 4 giugno 2019. Gli ambiti di sperimentazione previsti nell'allegato n. 2 consentono la circolazione di tutti i dispositivi nelle aree pedonali, e dei soli segway nei percorsi pedonali e ciclabili, nelle piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, nella zone 30 e nelle strade con velocità massima consentita uguale o inferiore a 30 km/h.

<sup>18</sup> Si sottolinea che l'art. 7, comma 1 del decreto del 4 giugno 2019, ha previsto la possibilità di autorizzare la sperimentazione entro 12 mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso, avvenuta il 27 luglio 2019, quindi, entro il 27 luglio 2020. La sperimentazione, sempre secondo il citato art. 7, deve concludersi entro 24 mesi, quindi non potrebbe andare oltre il 27 luglio 2022. Tuttavia, l'art. 33-bis del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, ha previsto che il termine di conclusione previsto dall'art. 7 suindicato, è prorogato di 36 mesi, quindi, al momento, non può andare oltre il 27 luglio 2025.

<sup>19</sup> Il Comma 75-quinquies, prevedeva sanzioni in caso di circolazione con dispositivi di micromobilità difformi alle caratteristiche tecniche definite dal decreto del MITR del 4 giugno 2019, ovvero fuori dall'ambito della sperimentazione di cui al medesimo decreto.

<sup>20</sup> Perché non rientranti nell'ambito della convenzione sottoscritta con tali soggetti.

<sup>21</sup> Perché non sono previste tariffe per oggetti diversi dai veicoli.

**MODIFICHE AL CODICE PENALE IN TEMA DI ABBANDONO DI ANIMALI**

**Testo integrato** degli artt. 589-bis, 590-bis e 727 del codice penale, risultanti dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta per le parti di interesse.

589-bis

Omicidio stradale o nautico

1. Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni. **La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall’abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte.**

2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica **ai sensi dell’articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate dall’articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ai sensi degli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del medesimo codice della nautica da diporto,** cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.

Commi da 3 a 8 omissis

**1. FATTISPECIE DI CHI ABBANDONA UN ANIMALE DOMESTICO SU STRADA CHE PROVOCA UN INCIDENTE MORTALE**

Con la modifica del comma 1, si estende l’applicazione della pena ivi prevista anche alla persona che ha abbandonato, su strada o nelle relative pertinenze, un animale domestico che ha provocato un incidente mortale.

Ai fini dell’applicazione di tale ipotesi si deve essere in presenza di alcune condizioni indicate dalla norma:

- L’animale abbandonato deve essere domestico;
- L’abbandono deve avvenire su una strada o nelle sue pertinenze<sup>1</sup>;
- La presenza dell’animale abbandonato, quindi privo di controllo, sulla strada o sua pertinenza, deve costituire la causa diretta dell’accadimento dell’incidente.

In merito al concetto di “animale domestico” si ritiene si debba far riferimento alla definizione di *animale da compagnia* contenuta nella Convenzione di Strasburgo del 13 novembre 1987, ratificata

<sup>1</sup> Le pertinenze sono quelle indicate nell’art. 24 del codice della strada.

con la legge n. 201/2010, che fa riferimento a "ogni animale tenuto, o destinato ad essere tenuto dall'uomo, in particolare presso il suo alloggio domestico, per suo diletto e compagnia"<sup>2</sup>.

Occorre precisare che la norma, sebbene faccia riferimento all'abbandono di animali, non richiama la fattispecie prevista dall'art. 727 cp e, pertanto, non possono ritenersi applicabili all'ipotesi in argomento gli elementi caratteristici di quella fattispecie contravvenzionale<sup>3</sup>.

La formulazione generica della norma non consente di stabilire un limite temporale tra il momento in cui l'animale viene abbandonato e quello in cui avviene l'incidente. Pertanto, si ritiene che sia sufficiente dimostrare che l'abbandono è avvenuto su strada o su una sua pertinenza, a prescindere dalla circostanza che l'animale abbia vagato da solo per molto tempo prima di provocare l'incidente stradale.

## 2. AGGRAVANTE DELLO STATO DI ALTERAZIONE PER USO DI SOSTANZE STUPEFACENTI PER IL REATO DI OMICIDIO STRADALE

La modifica del comma 2 ha lo scopo di coordinare la norma in conseguenza della modifica apportata all'art. 187 del cds che non prevede più lo stato di alterazione quale presupposto del reato.

Il legislatore, se da un lato ha ritenuto configurabile l'illecito di guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope a prescindere dalla prova di un effettivo stato di alterazione, dall'altro ha mantenuto questa particolare condizione psicofisica quale presupposto per l'applicazione della circostanza aggravante dell'omicidio stradale. Per tale motivo, il comma 2 dell'art. 589-bis non contiene più il richiamo all'art. 187 cds.

Si sottolinea, pertanto, che a differenza di quanto previsto nell'art. 187 cds, ai fini dell'applicazione dell'aggravante prevista dal comma 2, oltre all'assunzione della sostanza, occorre provare anche lo stato di alterazione del conducente che ha provocato l'incidente.

### 590-bis

#### Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime

1. Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime. **Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali.**

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica **ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada di cui decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero alla guida di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica**

<sup>2</sup> Per espressa previsione della legge n. 201/2010, tra gli animali di compagnia sono compresi quelli elencati nell'allegato A del Regolamento (CE) n. 998/2003 relativo alle condizioni di polizia sanitaria applicabile ai movimenti a carattere non commerciale di animali da compagnia e cioè, cani, gatti, furetti, invertebrati, pesci tropicali decorativi, anfibi e rettili, uccelli, roditori e conigli domestici.

<sup>3</sup> Ad esempio, si ritiene che l'art. 589-bis, comma 1, non possa essere applicato all'ipotesi in cui siano abbandonati animali non domestici ma che abbiano acquisito abitudini della cattività. Maggiori perplessità si nutrono, invece, in merito al soggetto agente della fattispecie: non è, infatti chiaro se, analogamente a quanto accade per il reato di cui all'art. 727 cp, il responsabile della condotta punita dall'art. 589-bis cp sia solo il proprietario o chiunque abbia per qualsiasi motivo la disponibilità dell'animale.

**o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.**

Commi da 3 a 9 omissis

Per le modifiche dell'art. 590-bis, essendo speculari a quelle dell'art. 589-bis, si rimanda al commento di quest'ultimo articolo.

Art. 727

Abbandono di animali

Chiunque abbandona animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività è punito con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro. **Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo.**

Comma 2 omissis

**3. All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno.**

La modifica del comma 1 introduce un'aggravante del reato quando l'abbandono dell'animale avviene su strada o sue pertinenze.

L'aggravante in parola trova applicazione anche in caso di abbandono di animali che abbiano acquisito abitudine alla cattività.

Con l'aggiunta del comma 3, è stata introdotta la sanzione accessoria della sospensione della patente quando l'abbandono dell'animale sia stato attuato utilizzando un veicolo. Ai fini della configurazione di tale ipotesi, occorre dimostrare che l'utilizzo del veicolo sia stato effettivamente strumentale all'abbandono, non essendo sufficiente che l'autore del fatto sia sorpreso alla guida di un veicolo subito dopo averlo commesso. Quindi, l'ipotesi in esame potrebbe configurarsi, ad esempio, quando per raggiungere il luogo dell'abbandono, il trasporto dell'animale sul veicolo risulta determinante perché si trova in autostrada o in un luogo molto lontano dall'abitazione<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Sebbene la norma non faccia specifico riferimento alle procedure per l'applicazione della sospensione della patente, si ritengono applicabili quelle di cui all'art. 224 del codice della strada.

**MODIFICHE ALLE NORME RELATIVE AI CODUCENTI DI VEICOLI ADIBITI AL  
TRASPORTO DI PERSONE**

**Testo integrato** dell'art. 18 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, risultante dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta per le parti di interesse.

Art. 18

Qualificazione iniziale

Commi 1 e 2 omissis

3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:

a) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame. **Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;**

b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame. **Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;**

c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame. **Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri;**

d) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame.

Commi da 4 a 6 omissis



La modifica dell'art.18 è intervenuta in tema di età minima per condurre veicoli adibiti al trasporto di persone.

Secondo il combinato disposto degli artt. 115 e 116 del codice della strada occorre avere compiuto 21 anni per guidare veicoli cui abilita la patente delle categorie D1 e D1E, e 24 anni per guidare veicoli cui abilita la patente delle categorie D e DE.

Tuttavia, il decreto legislativo 286/2005, di recepimento della Direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli, prevede una deroga alle disposizioni del codice della strada richiamate. Infatti, i limiti di età anni indicati, in presenza di specifiche condizioni, possono essere derogati a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente (CQC).

Attraverso le modifiche introdotte, i limiti minimi di età possono essere ulteriormente abbassati in presenza di alcune specifiche condizioni e solo per guidare sul territorio nazionale. Pertanto, per effetto delle modifiche introdotte con la legge 177/2024, i limiti di età per guidare veicoli adibiti al trasporto di persone sono così articolati:

- Anni 18 per guidare veicoli:
  - cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE**, nei servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 km, solo sul territorio nazionale, con CQC conseguita con corso ordinario<sup>1</sup>;
  - cui abilita la patente delle categorie **D1** e **D1E**, solo sul territorio nazionale, con CQC conseguita con corso ordinario;
  - cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE**, senza passeggeri e solo sul territorio nazionale, con CQC conseguita con corso ordinario;
- Anni 20 per guidare veicoli cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE** solo sul territorio nazionale, con CQC conseguita con corso ordinario;
- Anni 21 per guidare veicoli:
  - cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE**, nei servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 km, in qualsiasi Stato dell'UE, con CQC conseguita con corso accelerato<sup>2</sup>;
  - cui abilita la patente delle categorie **D1** e **D1E** in qualsiasi Stato dell'UE, con CQC conseguita con corso accelerato;
  - cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE**, in qualsiasi Stato dell'UE con CQC conseguita con corso ordinario;
- Anni 23 per guidare veicoli cui abilita la patente delle categorie **D** e **DE**, in qualsiasi Stato dell'UE, con CQC conseguita con corso accelerato.

---

<sup>1</sup> Di 280 ore.

<sup>2</sup> Di 140 ore.

**MODIFICHE ALLE NORME RELATIVE AL RITARDATO PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PER VIOLAZIONI AL CODICE DELLA STRADA**

**Testo integrato** dell'art. 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689, risultante dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta per le parti di interesse.

Art. 27

Esecuzione forzata

Commi da 1 a 5 omissis

6. Salvo quanto previsto nell'art. 26, in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. La maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti. **Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.**

Commi 7 e 8 omissis

La modifica dell'art.27 è intervenuta in tema di ritardato pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice della strada.

Il primo periodo dell'art. 26 prevede l'applicazione di una maggiorazione di un decimo per ogni semestre, a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore.

Per le sole sanzioni amministrativa per violazioni del codice della strada, il legislatore è intervenuto fissando un tetto massimo della maggiorazione, che non può essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione, quindi non oltre il 60% dell'importo originario.

Sebbene nel nuovo periodo introdotto non si faccia riferimento alla "sanzione dovuta" come nel primo periodo, ma genericamente all'importo delle "sanzione", si ritiene che il tetto massimo sia comunque applicabile alla somma dovuta in caso di mancato pagamento entro 60 giorni, e cioè alla metà del massimo edittale, come previsto dall'art. 203, comma 3, cds. D'altronde, secondo prassi costante, giustificata anche dalla giurisprudenza, la maggiorazione prevista nel primo periodo è sempre stata applicata sulla metà del massimo edittale e la nuova disposizione, nel disciplinare il tetto massimo, non può che fare riferimento a tale importo.